A MAGYAR BÉLYEGEK MONOGRÁFIÁJA

I.
ÁLTALÁNOS RÉSZ

ÍRTÁK:

KOSTYÁN ÁKOS, MAKKAI LÁSZLÓ, NÉVI PÁL, VAJDA ENDRE, VISNYA SÁNDOR

KÖZLEKEDÉSI DOKUMENTÁCIÓS VÁLLALAT
1965

Szerkesztették:

NÉVI PÁL
STEINER LÁSZLÓ DR.
SURÁNYI LÁSZLÓ
VÁRADI IMRE

A Magyar Bélyegek Monográfiája I. kötet
Kiadja a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége
A kiadói munkát a Közlekedési Dokumentációs Vállalat végezte.
Igazgató; Szöllősi Ernő
Műszaki szerkesztő: Habermann József
Nyomdába adva: 1965. I. 12. Megjelent: 1965. IX.
Alak: B/5 Terjedelem: 58 (A/5 ív) Ábrák száma: 1211 Példányszám: 10150
650176 — Zrínyi Nyomda, Budapest. F. v.: Bolgár Imre

A jelen digitális változatot 2012-2021 között szerkesztette: Szücs Károly Mafitt titkár

Az első postabélyeg megjelenése százhuszonöt évvel ezelőtt megváltoztatta, egyszerűsítette a postakezelést, olcsóbbá tette és sok ezerszeresére, milliószorosára emelte a levelezést. Ugyanakkor megindított — egy napjainkra világméretűvé fejlődött — mozgalmat: *a bélyeggyűjtést*, a filatéliát. A bélyeggyűjtők számát tízmilliókkal számolhatjuk.

A bélyeggyűjtés lett napjaink legelterjedtebb kulturális kedvtelése, amelyet művelői komoly tudománnyá fejlesztettek. A bélyeggyűjtésnek számos ága, sok-sok mellékhajtása nőtt. E szövevényben tájékozódni csak széleskörű, átfogó bélyegismeret alapján lehetséges.

Az évről évre megjelenő bélyegek egyre növekvő száma kényszerűen szűkíti a bélyeggyűjtés területét. A gyűjtemények ugyan korlátozódnak földrajzi területben, időben és a motívum kiválasztásában, de növekszenek mélységben. Annyit jelent ez, hogy a mai bélyeggyűjtő egyre többet kíván tudni, minél szélesebb ismereteket akar szerezni gyűjteményének bélyegeiről.

Legtöbb filatelista gyűjti hazája bélyegeit. Elsősorban tehát azokat kell ismernie.

A magyar bélyeg is közeledik századik születésnapjához és szerte a világon nagy megbecsülésnek örvend. Százezer hazai gyűjtője mellett sok külföldi barátja van. A magyar bélyegekről itthon és külföldön számos cikk és tanulmány jelent meg. Egységes és tudományos feldolgozása azonban napjainkig váratott magára. Ezt a hiányosságot pótolja a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége, amikor a Magyar Posta támogatásával, a legkiválóbb magyar bélyegszakértők közreműködésével elkészíttette a Magyar Bélyegek Monográfiáját és ezt a nélkülözhetetlen forrásmunkát a magyar bélyeggyűjtők kezébe adja.

A mű összesen kb. háromezer oldalon, gazdag illusztrációs anyaggal, négy részben jelenik meg. Az egyes részek nagyobb időközökben követik egymást. A monográfia könyvárusítási forgalomba nem kerül, de a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége megkereste a módját, hogy tagjai megszerezhessék, és ott álljon minden magyar bélyeggyűjtő könyvespolcán.

A monográfia kezünkben tartott első kötetét a bélyeggyűjtés és a postatörténete vezeti be. Megismerkedünk a bélyeggel, mint gyűjtésünk materiális tárgyával, valamint a postai lebélyegzések kialakulásával és rendszertanával.

A második kötet a magyar bélyeg történetének érdekes kezdeti szakaszát tárgyalja, az osztrák postabélyegek magyarországi használatát. Ebben a kötetben találjuk — a már gazdag irodalmi múlttal bíró — bélyegelőtti lebélyegzések (Vorläuferek) ismertetését.

A harmadik kötet — az 1871. évi kőnyomatos bélyegektől kezdődően —a klasszikus magyar bélyegek régen várt feldolgozását adja.

A monográfia negyedik kötetét az újkori magyar bélyegek foglalják el, megjelenésük sorrendjében. Ebben és az előző kötetben is, a bélyegkiadások tárgyalásával párhuzamosan szerepelnek a korabeli posta, alkalmi és elsőnapi bélyegzések. Az utolsó kötethez kötve jelenik meg az egész műre vonatkozó, részletes név és tárgymutató.

A Magyar Bélyegek Monográfiája az első magyar nyelvű, összefoglaló bélyegtudományi munka, és mint ilyen, nemcsak hazánkban úttörő kezdeményezés, hanem tartalmi feldolgozásában és méreteiben Európa legnagyobb szabású nemzeti bélyegmonográfiája.

Kossa István

A BÉLYEGGYŰJTÉS TÖRTÉNETE

Írta:

NÉVI PÁL

Amikor az ember fejlődése során odáig emelkedett, hogy a primer életszükségletek kielégítésére szolgáló munka nem kötötte le a teljes idejét, attól a pillanattól kezdve a homo sapiens igénybe vette mindazt a lehetőséget, amit önmaga és embertársai szórakoztatására alkalmasnak talált. A fejlődés folyamán egyre több ember lelte örömét abban, hogy valamit gyűjteni kezdett. A vadkan agyarától — a gemmákig, a könyvektől — a régi pénzekig, a növényektől — az ex librisekig több százra tehető mindaz, amit az emberek már gyűjtöttek, gyűjtenek és gyűjteni fognak. A könyvektől eltekintve talán egyik gyűjtési ág sem tudott olyan tartós népszerűségre szert tenni, mint éppen a kb. 100 esztendős bélyeggyűjtés. Mielőtt a bélyeggyűjtés történetét ismertetném, szólnom kell a gyűjtés tárgyát képező bélyeg feltalálásáról és használatba vételéről

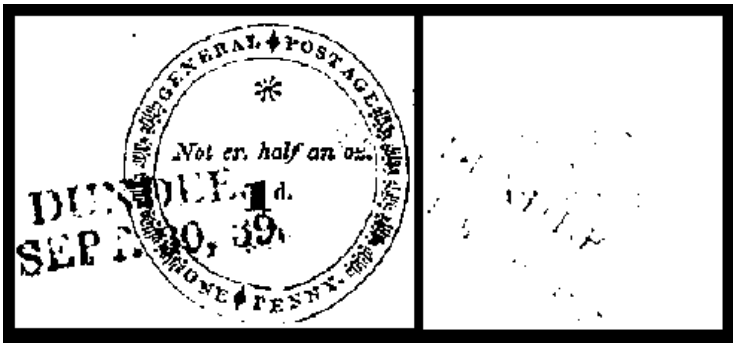
1840-ig a postai küldemények bérmentesítési díját készpénzben fizették. 1823-ban a svéd Treffenberg emlékiratot intézett a svéd parlamenthez. Ebben javaslata szerint megtiltandó lenne a bérmentesítési díjak készpénzben valóbeszedése, mert az ilyen bevételek megnyugtató ellenőrzésére az addig követett gyakorlatban nincs lehetőség. Az állami bevételek megnyugtató módon történő ellenőrzéséről lemondani és beérni azzal a feltételezéssel, hogy az összes postaalkalmazottak amúgy is megbízható emberek, nem lehet. A postaalkalmazottak a küldemények átvételénél a bérmentesítési díjakat készpénzben átvették és ennek megtörténtét a küldemények lebélyegzésével, vagy kézjegyükkel igazolták. A küldemény azonban a címzett birtokába került, így a postán ellenőrzésre alkalmas bizonylat nem maradt.

Treffenberg elképzelése szerint levélpapír méretű postai ívet kell készíttetni éspedig hamisítások meggátlása céljából nagy, köralakú, vízjeles papirosból. Erre nyomandó ezután két nehezen utánozható mintájú és kivitelű értékbélyegző, melyből az egyik színtelen dombornyomású, a másik pedig feketeszínű bélyegző legyen. Az így készített majd összehajtott levélborítóba helyezendő a levél, mely úgy hajtogatandó és zárandó, hogy az értékbélyegzések a küldemény címoldalára kerüljenek.

Bár a beterjesztett újításnak azonnal sok híve akadt, a parlament azt mégsem fogadta el és Svédországban 1855-ig minden a régiben maradt.

Az 1820 és 1840 közötti húsz évben sok ország postásait és újítóit foglalkoztatta a postai bérmentesítési díjak jól ellenőrizhetően és minél egyszerűbb módon való beszedésének és kezelésének problémája, annál is inkább, mert évről évre szaporodott azoknak az országoknak a száma, ahol komoly mozgalmat indítottak a postai szállítási díjak csökkentésére és egységesítésére, ami pedig csak megfelelő postai reformok megvalósításával volt gya-

korlatilag megoldható. A posták addig elért bevételeiket a jövőre nézve is biztosítottnak kívánták látni, amit elképzeléseik szerint a portódíj esetleges csökkentése feltétlenül veszélyeztetne. E megfontolásokból kiindulva a díjtételek leszállításának kérdését összekapcsolták a kezelési költségek csökkenthetőségével. Nyilvánvalóvá vált, hogy ehhez az út egyfelől az addigi kezelési mód egyszerűsítése, azaz olcsóbbá tótele, másfelől a bevételek fokozott és egyszerűbben végezhető ellenőrzése. Mindezeket felismerve már csak a két problémát egyszerre megoldó valami, azaz a bélyeg hiányzott. Megszületése nem váratott sokat magára, mert már többen voltak, akik egymásról nem is tudva, gondolataikban elérkeztek a megoldáshoz: az előre megvásárolható és a küldeményekre egyszerűen és tartósan ráhelyezhető papiroshoz, azaz a bélyeghez.



Chalmers bélyegtervei

E postai értékcikk eladása és érvénytelenítése munkában a legkevesebb ráfordítással végezhető, emellett számadása a legegyszerűbben és legolcsóbban ellenőrizhető. Ezek után már csak a kivitelezés módjának megoldása volt már hátra.

Végül is megszületett az összes felmerült kívánalmaknak megfelelő megoldás, a postabélyeg. Még jóformán használatba sem vették, amikor már végnélküli vita indult, ki is a bélyeg tulajdonképpeni feltalálója. Legalább tíz ember vindikálta magának a találmány jogát. Az éveken át tartó nemzetközi fórumokat megmozgató vita és az ezek kapcsán bemutatott bizonyítékok, valamint a filatelisták kutatásainak eredménye a tényleges feltalálók körét három személyre: Chalmersre, Kosirra és Hillre korlátozta.

James Chalmers 1782. február 2-án a skóciai Arbroathban született és meglehetősen fiatalon könyvnyomdai és kiadó vállalatot alapított az angliai Dundeeben. Sokat foglalkozott szabad óráiban a posta megreformálásának kérdésével és ennek kapcsán 1834-ben nyomdájában már bélyegterveket készített. E terveket a Dundeei Kereskedelmi Kamarához benyújtotta és tervének elfogadtatásához a kamara segítségét kérte. Tény az is, hogy tervei sohasem kerültek gyakorlati kivitelezésre. 1853. augusztus 26-án meghalt. Röviddel halála után, 1858-ban jelentkezett a bélyeg feltalálását magának vindikáló második személy: Kosir. Az 1948. augusztus 27-én Jugoszláviában kiadott Kosir emlékbélyeg (Zumstein száma: 598. Michel száma: 556. Yvert száma: Repülő 23) szelvényén a következő szöveg olvasható: „Az 1804. július 29-én a szlovéniai Sp. Lusaban született Kosir Lőrincnek az első postabélyeg szellemi feltalálójának emlékére."

Kosir, aki Bécsben élt és osztrák állami alkalmazott volt, sokat foglalkozott — többek között — postai reformtervekkel is, és amikor 1858-ban a nyilvánosság elé lépve a bélyeg feltalálásának jogát a maga részére követelte nemcsak az osztrák, hanem a német államok postái egész soránál panaszt emelt és vizsgálatot követelt. A postaigazgatások panaszait elfektették, de nem így a szászországi postaigazgatás, mert ez valóban elrendelte a vizsgálatot. A hosszú időn át tartó vizsgálat befejeztével a postaigazgatás a kormányhoz intézett jelentésében a becsatolt bizonyítékok alapján megállapította, illetve bizonyítottnak ismerte el, hogy Kosir valóban már 1836-ban az osztrák kormányhoz intézett beadványában tervezetet nyújtott be, mely a portódíj készpénzben történő fizetése helyett bérmentesítési postabélyegek készíttetését és forgalomba hozatalát javasolja.

Jóhiszeműen elképzelhető, hogy Kosir sohasem hallott Chalmersről, sem kísérleteiről, hogy fogalma sem volt arról, hogy ugyanazon gondolatnak gyakorlati kivitelezéséről egy másik személy már gyakorlati megoldást talált, így joggal vélte, hogy a feltalálói jog őt illeti. Tudjuk, hogy tévedett, mert Chalmers legalább két esztendővel megelőzte. Összefoglalva, Chalmers 1834-ben nyomdájában már bélyegpróbanyomatokat készít. Kosir 1836-ban postabélyeg bevezetésére tesz javaslatot az osztrák kormánynak, de elfogadott és bevezetett bélyeg egyik újításból sem lett. Aki akár a maga, akár más elgondolását gyakorlatilag megvalósítja és a postabélyeget valóban a postai forgalomban bevezeti és intézményesíti az: Sir Rowland Hill.



L. Kosir

Hill 1795. december 3-án a Coventry közelében levő Kidderminsterben született. Apja iskolamester volt, így nem csodálható, hogy fiát a tanítói pályára szánta. Az is lett, de 38 éves korában megunta a tanítóságot, mert érdeklődése egyre inkább gyakorlati kérdések megoldásának irányába fordult. Így jutott el a posta megreformálásának gondolatához. 1837-ben nyilvánosságra hozta „Post Office Reform, its Importance and Practicability „(A postai reform szükségessége és fontossága) című nagy feltűnést keltő követelését, melyben a postai adminisztráció egyszerűsítését, a postai tarifák leszállítását és egységesítését, az egységes „penny portó" (filléres portó) rendszer bevezetését és a bérmentesítési díjak kötelező előrefizetését ajánlotta. A Hill-féle reform bevezetése előtt az angol posta elfogadott továbbításra olyan küldeményeket is, melyeknél a portóköltség a címzett által volt fizetendő. Ez a lehetőség egyre több szélhámost termelt. Feladó és címzett előre megbeszélt jeleket írt a borítékra, melyet a címzett a kézbesítés alkalmával elolvasott, utána pedig a levél átvételét megtagadva, annak portóját sem volt hajlandó megfizetni. A posta munkája tehát díjazatlan maradt. Ugyanígy gyakran megfizetetlen maradt a címzettnek bosszantására, vagy megtréfálására feladott küldemény bérmentesítési díja is.

A Hillféle egységes „penny portó" rendszer lényege az volt, hogy egy

közönséges levél portója egész Anglia területére, függetlenül a távolságtól, egységesen 1 penny legyen. Megjegyzendő, hogy eredeti programjában még csak előre benyomott értékjelzésű levélpapíros és boríték kiadása szerepelt; a bélyeg maga nem.



Sir Rowlad Hill

Reformtörekvései a posták urainak merev ellenállásába ütköztek, de az 1837-ben Maidstone-ban képviselőnek megválasztott Disraeli személyében megértő és lelkes támogatóra talált, aki a Hillféle reformok megvalósítását alsóházi nagy beszédében sürgette és követelte.

A reform helyeslői és ellenzői között még javában folyt a vita, amikor

Hill eredeti javaslatát megváltoztatva, most már a benyomott értékjelzésű levélpapíros és boríték helyett, borítókra ragasztandó bélyeget ajánlott. Ez az újabb javaslata egyenesen feltüzelte ellenzékét. Lord Lichfield postaügyi miniszter a Hillféle reform lényegét, a bélyeget „az összes bolond találmányok legrendkívülibb"-jének minősítette. A központi posta főnöke az egész javaslatot „abszurd"-nak találta, Lord Monteagle felsőházi beszédében szánakozó mosollyal jelentette ki: „csak jóhiszemű bolondok helyeselhetik egy olyan terv megvalósítását, amely túlságosan balga, együgyű ahhoz, hogy annak kivitelezésével valaha is kísérletezzenek".

Hillt az ellentábor éles és rosszindulatú kritikája sem kedvetlenítette el és fáradhatatlan szívóssággal folytatta harcát, mely végülis 1840-ben nemcsak javaslatainak elfogadását eredményezte, hanem annak megvalósításával, a posta vezetőinek sorába történt kinevezésével, őt bízták meg. 1840. május 6-án kiadásra került a világ első bélyege. A két címletben kiadott bélyegek Viktória királynő arcképét ábrázolják, az 1 penny fekete, a 2 penny érték sötétkék színben. Hill előre gondolt a bélyeghamisítókra, ezért a bélyegeket különleges, vízjeles papirosra nyomatta. A bélyegeket egymástól vágással választották el, a fogazógép későbbi találmány.

A reform gyakorlatban való beválásának ellenőrzésére kiküldött alsóházi vizsgáló bizottság jelentésében igazolta, hogy a reformok megvalósítása már az első évben félmillió font bevételi többlethez juttatta a postát. A következő évek során a bevételi többlet egyre fokozódott, ezzel párhuzamosan Hill egyre magasabb állásba került. Még nyugállományba való vonulása előtt megkapta az egyik legnagyobb angol kitüntetést, a bárói címmel járó Bath-rendet. 1864-ben kérte nyugdíjaztatását, amikor ezt engedélyezték, kimagaslóan eredményes munkájáért 20 000 font nemzeti ajándékban részesült. 1879. augusztus 27-én Hampsteadban történt elhunytával Anglia legérdemesebb fiai mellé a Westminster apátság kriptájába temették. Emlékére Londonban 1882-ben a tőzsdével szemben szobrot állítottak, melynek leleplezését és koszorúzását Viktória királynő végezte.

A sors iróniája, hogy pontosan az első két bélyeg megjelenésének napján került kiadásra a William Mulready által alkotott „teljes” azaz benyomott értékjelzésű postai boríték. Érdekes tény, hogy az első hetekben a bélyegekkel szemben a borítéknak jósoltak jövőt, annál is inkább, mert a bélyegek a vicclapok állandóan visszatérő gúnyos támadásának tárgyát képezték. Amint Hill könyvében megírta, a szűnni nem akaró támadások és gúnyolódó bírálatok megrendítették benne a bélyegek gyakorlatban való beválásának hitét, és maga is hajlott arra, hogy a bélyegekkel szemben a Mulready féle borítékoké a jövő. Talán így is történt volna, ha a borítékok tervezője el nem árasztotta volna azt a képen látható fantasztikus és túlzott díszítéssel.

A naiv rajzokkal túldíszített boríték a bélyegeknél is hálásabb anyagot jelentett a vicclapok számára, és amíg a bélyegek feletti élcelődés megszűnt, annál nagyobb szorgalommal vetették rá magukat a viccgyártók a borítékra. Rövidesen az összes vicclapok legkedvesebb karikatúrájává vált és több százra tehető azoknak a gúnyverseknek a száma, melyeken egész Anglia derült. Így a jobb sorsra érdemes újítás nyilván a szűnni nem akaró gúnyolódások hatására nevetségbe fulladt és használatával felhagytak. Nem alaptalan az a feltevés, hogy egy egyszerűbb, ízlésesebb rajzú borítéknak nagyobb



Mulready boríték

lett volna a sikere. Igazolja e feltevést, hogy az ausztráliai Új-Dél-Wales-ban 1838-ban kiadott, ízlésesebben készített borítékok az 1850-ben kiadott bélyegek mellett sokáig használatban voltak.

A bélyegek sikere egészen rövid idő alatt világviszonylatban is bámulatos volt. Az 1840−1850 közötti angol birodalmi kibocsátásokról nem beszélve, gyors ütemben jelentek meg a bélyegek. Idősorrendben 1841- és 1842-ben az Amerikai Egyesült Államokban magánpostabélyegek, 1843 júliusában Brazília bélyegei, 1843 októberében Svájcban a genfi kanton bélyegei, 1845. július 1-én Svájcban a baseli kanton bélyegei és ugyanebben az évben az Egyesült Államokban a „Postamester" bélyegek. 1849. januárban a francia, júliusban a belga, novemberben a bajor bélyegek következtek. Közben 1848-ban világviszonylatban is az elsők között lett volna a magyar bélyeg,

ha Kossuth Lajos kormányát a szabadságharc a bélyeg kiadásában meg nem akadályozta volna.

Amint képünkön látható, a bélyegtervet jeles festőművészünk: Than Mór el is készítette. 1848. július 3-án a magyar honvédség tábori nyomdájának vezetője Urschitz Jakab megkapta a bélyegtervet Than német nyelven írott és szellemes szójátékkal fogalmazott kísérőlevelével „Das hab auch ich getan, M. Than" (Ezt is én csináltam). A szójáték — sajnos — nem fordítható magyarra, lényege, hogy „getan" = csináltam, hasonlított művészünk nevéhez. Egy pillantás a bélyegtervre elárulja, hogy a tervezőművésznek nem volt erős oldala a szövegírás. Érdekes a két felső sarokban alkalmazott magyaros díszítő elem és két oldalon egy-egy búzakalász. A címerrajz majdnem azonosa, Pesti Magyar Kereskedelmi Bank által kibocsájtott Kossuth bankók rajzával. A bélyegterv munkábavételét igazolja Urschitz széljegyzete, mely szerint a keret vörös, középrész zöld színben nyomandó. Ha szabadságharcunk tragikus eseményei a bélyegkiadást nem akadályozták volna, úgy Ausztriát két évvel megelőzve jelent volna meg a magyar bélyeg.



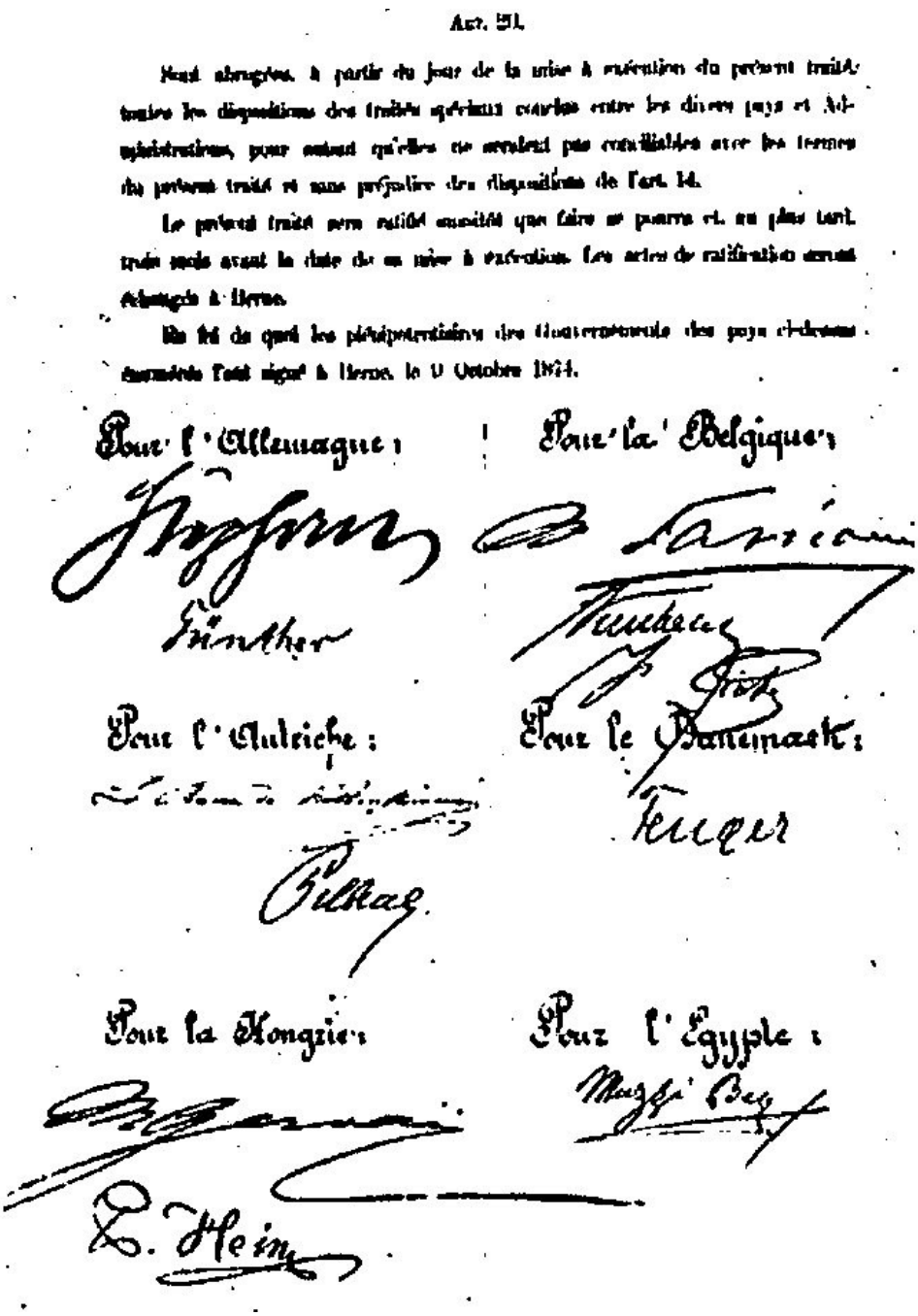
Than Mór bélyegterve

Az 1850 és 1860 közötti tíz esztendő alatt további 30 állam bélyegkiadása következett és a posták forgalma egyre nagyobb mértékben fejlődött, mely nemzetközi szervezet felállítását igényelte. A német posta vezérigazgatójának Dr. Heinrich Stephannak kezdeményezésére és kitartó szervező munkájának gyümölcseként 1874-ben Bernben megalakult az Union Postale Universelle, röviden UPU. (Egyetemes Posta Egyesület.) A szervezetben alapító tagként a mi postánk is résztvett. A posták nemzetközi szervezete a nemzetközi postaforgalom biztonságossá tételével megoldotta az összes világrészeket átfogó modern és megbízható postaszolgálatot.

A bélyegek kiadásával megkezdődött azok gyűjtése is. A filatelista irodalom — nem egységesen —, az első bélyeggyűjtőnek az angol Dr. John Edward Grayt tartja. Akár ő volt az első, akár nem, egy bizonyos, hogy egyike volt az első filatelistáknak. De nézzük, honnan ered ez a szó, hogy filatelista. A név két görög szó, a philosz és ateleia összetevéséből keletkezett. Az első barátot, a második illetékmentest jelent. A név megalkotója egy Herpin nevű francia bélyeggyűjtő volt. Az elnevezés használata ma már 100 esztendős. A bélyeggyűjtés, amint a szakirodalom megállapította, Angliából indult el Franciaországon, Svájcon és Németországon át egyre több hívet számláló világkörútjára.

A kezdő bélyeggyűjtés tárgya Angliában nemcsak a bel és külföldről, valamint gyarmatokról érkező bélyeg volt, hanem ezzel egyidejűleg indult a

különféle rajzú, színű és számú máltai kereszt és számjegyes bélyegzőkkel lebélyegzett levelek, tehát lebélyegzések gyűjtése is. Ezt követte az angol klasszikus bélyegeken szinte rejtetten elhelyezett lemezszámok gyűjtése. Pl. a Zumstein 16-os számú bélyegen 152-féle lemezszámot alkalmaztak,


Art. 24.

Pour l'Allemagne :

Pour la Belgique :

Pour l'Autriche :

Pour le Danemark :

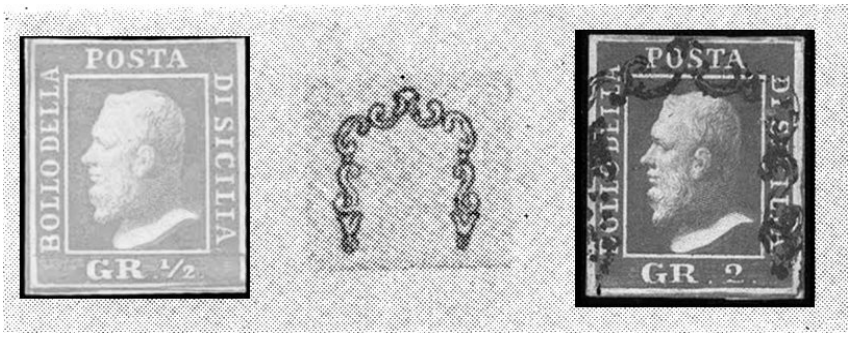
Pour la Hongrie :

Pour l'Egypte :

Az UPU alapító irata. Az első aláírás baloldalt dr. Heinrich Stephanó, alul „Pour le Hongrie” (Magyarország nevében) M. Gervay (Gervay Mihály) aláírása

melyből a 77-es számú bélyeg világritkaság. Ugyanígy kezdettől fogva kedvelt gyűjtési terület volt a bélyegeken alkalmazott ellenőrző betűk szerinti gyűjtés, valamint ezek segítségével ívrekonstrukciók készítése. A felsoroltakkal párhuzamosan gyűjtötték már kezdetben is a vízjelállásokat, hiszen már az 1847-ben kiadott 6 penny értékű bélyegeknek (2. sz.) vízjellel négy különböző állása ismeretes. 1854/1855-ben kiadott 8 és 9 katalógus számú bélye-

geket kétféle fogazással hozták forgalomba (14-es és 16-os) és amint ez ismeretessé vált, megindult a bélyegek fogazat szerinti rendezése is. A filatélia e boldog korszakában nem az új megjelenések mielőbbi megszerzése volt a fő cél, még kevésbé a „gumigyűjtés", hanem a bélyegzett példányok fent írt változatainak összegyűjtése. Ilyen gyűjtemények felépítése természetesen sok tízezer példány átvizsgálását igényelte. A teljesség kedvéért megemlítendő az Angliában napjainkban is folytatott „Mulready" borítékok gyűjtése, valamint az 1841. után kékes papiroson nyomott 1 penny bélyegeken a festékbehatása folytán keletkezett ún. „elefántcsont fejeknek" specializált gyűjtése. Az ilyen gyűjteményeknek különleges érdekessége, hogy a bélyegeket képes oldalukon ragasztják, mert az „elefántcsont fejek" a bélyeg hátoldalán láthatók.



Ferdinánd király bélyeg és bélyegzése

A XIX. század gyűjtői túlnyomórészt az egész világ bélyegeit gyűjtötték és nagy többségükben lényegesen kisebb minőségi követelményt támasztottak, mint napjaink gyűjtői. Néhány hiányzó fog, sarokhiány, papírelvékonyodás (ablak), vágott bélyegeknél egykét oldal szélhiány stb. nem jelentett okot arra, hogy az ilyen hibás bélyeget a gyűjtő ne helyezze hatalmas méretű albumába. Innen ered az a sajnálatos tény, hogy a legtöbb valóban nagyon öreg gyűjteményben, különösen a ritkább példányok között nagyon sok a másod, sőt harmadrendű darab. A századforduló idején az egyre szaporodó bélyegkiadások az általános gyűjtést egyre nehezebbé tették, így lassanként a világgyűjtők közül egyre többen korlátozták gyűjtési területüket egy-egy világrészre vagy országra. Sok volt az olyan gyűjtő is, aki fenntartotta ugyan világgyűjteményét, de azt a XIX. században kiadott bélyegekre korlátozta, azaz gyűjteményét az 1899-ben kiadott bélyegekkel lezárta. Megemlítendő még a gyűjtés e korszakáról az is, hogy a gyűjtők egy része vegyes sorokat képezett, azaz egy-egy sort részben használatlan, részben használt példányokból állított össze.

A múlt század bélyegein túlnyomó részben uralkodók képeit, címereket, számjegyeket, vagy allegorikus képeket találunk. A választék tehát meglehetősen kicsi volt, a téma pedig vérszegénységében nem adott lehetőséget valóban szép és művészi kivitelű bélyegek kiadására. A korszellem illusztrálására megemlítendő, hogy a „Szicíliai Királyság" által 1859-ben kiadott és Ferdinánd király arcképét ábrázoló sorhoz a posta különleges, mint a képen látható, koszorúhoz hasonló bélyegzőket készíttetett.

Ezeket úgy méretezték, hogy elővigyázatos használatuk esetén, a bélyeg középrészén keretbe helyezett portrét a bélyegző nem érte, hanem balról,

felülről és jobbról egy megkoszorúzott kép hatását keltette. Miután a bélyegző háromoldalú volt, az a bélyeg alsó részét nem érte. Tették mindezt azért, mert a királyi arckép lebélyegzése, azaz képének párnafestékkel történő „bemocskolása" felségsértés bűntettét jelentette.

53 évnek kellett elmúlni ahhoz, hogy az első bélyeget egy témáiban érdekes és képeiben végre a sablontól eltérő bélyegekből álló sor követhesse. Ez az 1893-ban az Amerikai Egyesült Államok kiadásában megjelent Kolumbus sor volt. Bár e sor korábbi sablontól eltérő érdekességére szerte a világon felfigyeltek, mégis világviszonylatban is legátütőbb sikere a 13 évvel később 1906-ban kiadott bosnyák tájképes sorozatnak volt. Ez a művészi kivitelében a Kolumbus sort is messze felülmúló és szokatlanul érdekes témájú bélyegsor egyszerre rávezette a világ bélyegtervezőit és postavezetőit, hogy a már unalmas és témájukban elcsépelt bélyegképek helyett mód van érdekes, szép és művészi kivitelű bélyegek készítésére, alkotói Koloman Moser és Ferdinánd Schirnböck megalapítói lettek a világhírű bécsi iskolának. Schirnböck tanár az 1908-as jubileumi sortól kezdve 1930-ig majd az összes osztrák bélyegek lemezeinek vésője és számtalan külföldi megbízói között volt a magyar posta is. Az 1927-es légiposta sorunk bélyegeinek lemezeit is ő véste. Bankjegynyomdánk bélyegkészítő művészeire is közvetve nagy hatással volt, mert legjobb tanítványa, az osztrák Nibelungen sor lemezeinek vésője Rupert Franké, bankjegynyomdánk megalapítása alkalmával Budapestre költözött, hosszú éveken át itt működött és több neves művészünk az ő tanítványa volt.

A bürokrácia malmai lassan őrölnek. Hiába mutatta be világviszonylatban követendő példaként a bosnyák tájképes sor, milyen lehetőségeket biztosít a jól megválasztott téma a tervező művészek álmai megvalósítására, a posták urai ragaszkodtak a már megszokott és banális bélyegképekhez. Mintha mi sem történt volna, a posták tovább nyomatták régen megunt, vérszegény témájú bélyegeket. Változatot csak az államfő halála vagy elűzése és az allegorikus képek hol sima, hol vonalazott háttere (franciáknál a Marianne, németeknél a Germánia stb.) hozott. Ez alól sajnos a mi postánk sem képezett kivételt, hiszen a bosnyák sor megjelenése után tíz évvel még mindig újabb címletű turul rajzú bélyegeket hoztak forgalomba. A tárgyilagosság érdekében megjegyzendő, hogy az unalmas bélyegek nagy tömegében akadt néha egy-egy érdekes képű sorozat is, mint pl. a görög 1896-os és 1906-os olimpia sor, továbbá, hogyha lassan is, de megindult tájképeket ábrázoló bélyegek kiadása is. Már a húszas évek elején is ismert volt egy budapesti gyűjtő, aki többek között tájképes bélyegek gyűjtésére is specializálta magát és bizonyára nem tudta, hogy ezzel nálunk egyike volt az első motívumgyűjtőknek.

A technika fejlődése újabb, postát szállító lehetőséggel gyarapodott, a légiposta szállítással. Ez újabb bélyegeket hozott és ezzel megszületett egy világszerte igen kedvelt gyűjtési ág, a légipostai bélyegek, borítékok, elsőnapi repülő borítékok, légi járat megnyitási bélyegzések, címkék gyűjtése. A hivatalos kiadások sorrendjét tekintve először Olaszországban, utána másodiknak Ausztriában, harmadiknak az Amerikai Egyesült Államokban, negyediknek a mi postánk adott ki repülőposta bélyegeket. 1928-ban Németországa Zeppelin léghajót ábrázoló két légiposta bélyeget adott ki és akkor még nem is tudták, hogy ezzel megalapozták a repülőbélyeg gyűjtés talán leg-

drágább és legnehezebb gyűjtési területét, a külön Zeppelin gyűjteményeket. E témakörbe tartozó és megemlítendő az 1897-ben létesített újzélandi „pigeon” (galamb) posta. Az üzemelő magántársaság a bérmentesítési díjak lerovására külön bélyegeket adott ki, melyek a repülő előfutárokat gyűjtők körében keresett drága darabok. A galamb szárnya alá erősített egészen kicsi, vékony papiros hengerke volt a levél, melyet az északi szigetről a déli szigetre meglepően rövid idő alatt továbbítottak a madarak. A papiros kis méretére való tekintettel csak egészen rövid közlemények számára volt lehetőség, mégis ez az érdekes kísérlet vitathatatlanul a légiposta előfutára. E gyűjtési területbe tartoznak még a ballonposták, kísérleti repülésekkel továbbított légipostai küldemények és a kísérleti postai rakétákkal valóban szállított küldemények.

Az 1920-as évet követő időben egyre több posta jut el ahhoz a felismeréshez, hogy a bélyeggyűjtők táborának folyamatosan szaporodó száma kitűnő üzleti lehetőséget biztosít számukra. Megindult tehát a posták egymás közötti versenye. Rájöttek végre arra, hogy szép bélyegekből sokkal nagyobb az eladási lehetőség, mint a primitívekből, ezért kiváló művészeket vontak be a tervezési munkába, akik a bélyegkép tartalmát egyre tisztultabb művészi rajzokkal vitték át a bélyegekre. Tökéletesedett a nyomási technika, javult a papiros minősége és gumizása egyre szebbé vált a bélyegek kivitele. Lényegesen változott a bélyegek képe is. A már megunt és elcsépelt képek helyett megjelent a bélyegeken a dolgozó ember, a nép világa. Tájképek, műemlékek, festmények, gyárak, épületek, gépek, virágok, állatok, szigetek, felfedezők, sportolók képei tarkítják a kiadásra került bélyegek képeit. Érvényesül a kölcsönhatás. Szebbek a bélyegek, szaporodnak a bélyeggyűjtők, de ezzel párhuzamosan a kezdő gyűjtők elé tornyosuló akadályok is. A klasszikus bélyegek száma nem szaporodik a növekvő tábor arányában, ellenkezőleg, évről évre fogy, márpedig a gyűjtő, amikor gyűjteni kezd, a teljes elérését ambicionálja. Szerencsére itt nem érvényesült a kölcsönhatás, egyrészt az új államok egész sorának megszületése és az ezzel járó új gyűjtői területek megnyílása, másrészt, mert az újabb bélyegek képeinek témagazdagsága kialakította az egyre népszerűbbé és elterjedtté váló gyűjtési ágat, a motívum vagy tematikus gyűjtést. Amilyen arányban fogy az országgyűjtemények száma, legalább olyan mértékben szaporodik az egyéb szempontok szerint felépített gyűjteményeké, amin még az sem változtat, hogy a komoly motívumgyűjtő hazájának és talán még néhány országnak bélyegeit országgyűjtemény keretei között építi.

A bélyeg megszületésének és elterjedésének ismertetése után térjünk vissza a bélyeggyűjtés hőskorára, amikor a könyvkereskedők bélyegárusítással is foglakozni kezdtek. Ebben az időben bélyegkereskedők még nem voltak. A bélyeggyűjtés történetével foglalkozó filatelista szakírók eddig figyelmen kívül hagyták azt az érdekes és jellemző körülményt, hogy nem a játékáru, papírnemű vagy vegyeskereskedők, hanem a kultúrát terjesztő „áru” kereskedői, a könyvkereskedők sorolták feladatkörükbe a bélyegek adásával és vételével való foglalkozást. Az egyes államok bélyegeinek elkülönítésére és tárolására dobozokat és borítékokat használtak. A rendelkezésünkre állóadatok szerint a kezdet kezdetén egyes kereskedők a bélyegeket vékony szegekre szúrva tárolták. Bár e tárolás helytelen módjára rövidesen rájöttek

és megváltoztatták, mégis sok értékes régi bélyeg ment tönkre. A vásárlókörútjáról hazatért gyűjtő vastag csomagoló papirosból készített lapokra csirizzel felragasztotta szerzeményeit. Sokan gyűjteményeiket üveglap alatti asztalokon tartották. Szép számmal akadtak gyűjtők, akiknél az albumokat lámpaernyők pótolták. Ezek a bélyegeiket lámpaernyőkre pikkelyszerűen ragasztották. A gyűjtemények elhelyezésének e korszakában még kimagaslóan a legjobb mód a különböző méretű és rendeltetésű dobozokban való gyűjtés volt.

Az, hogy ezek a kezdetben primitív bélyeggyűjtők aránylag rövid idő alatt filatelistákká fejlődtek, a szaklapok, szakkönyvek, bélyegalbumok, egyesületek, kiállítások és bélyegnapok egyre fokozódó elterjedésének köszönhető. Az első filatelista szaklap 1862-ben „The Monthly Advertiser" címmel az angliai Liverpoolban jelent meg. A második 1863-ban „The Stamp Collector's Magazine" címmel ugyancsak az angliai Bathban került kiadásra. A harmadik szaklap az 1863-ban Brüsszelben megjelent „Le Timbre Post"volt. Negyedik a Lipcsében 1863-ban kiadott „Magazin für Briefmarkensammler", ötödik a Kanadában 1864-ben kiadott „Stamp Collector's Record"volt. Figyelemre méltó, hogy 1889-ben a csehországi Mährisch Ostrauban H. Mittelmann szerkesztésében már egy olyan katalógus jelent meg, mely a világ összes bélyegszaklapjainak felsorolását tartalmazta, azaz annyi volt már a szaklapok száma, hogy róluk katalógus volt szerkeszthető.

Az első szakkönyv 1861-ben Párizsban jelent meg. Szerzője Alfred Potiquet, címe: „Catalogue des Timbres Poste créés dans les divers Etats du Globe" volt. (A világ összes államaiban kiadott bélyegek katalógusa.) A második ugyancsak francia volt, 1862-ben a La Rochelle közelében levő Merennesben jelent meg. A könyv írója H. Boyer, címe „Histoire du Timbre Poste et en particulier du Timbre Francais" volt. (A postabélyegek története, különös tekintettel a francia bélyegekre.) 1862-ben jelent meg francia nyelven I. B. Moens könyve, melyben az első bélyeg kiadása után 22 évvel jegyzékbe foglalta az addig feltűnt bélyeghamisítványokat. Sorrendben a harmadik könyv tehát már a hamisítványokkal volt kénytelen foglalkozni. Lipcsében 1863-ban jelent meg a negyedik szakkönyv. Zschiesche & Köder cég volt a kiadója. A mű címe: „Übersicht aller bekannten usw. Franco Marken" volt. (Áttekintés az összes eddig ismert bélyegekről.) Az ötödik szakkönyv ismét a bélyeghamisítványokról szól és 1863-ban az angliai Edinburgban jelent meg; szerzői Lewes és Pemberton voltak. A hatodik Philadelphiában (USA) jelent meg 1863-ban. A. C. Kline írta, címe: „The Stamp Collectors Manual" volt. (Bélyeggyűjtők kézikönyve.) Amint látjuk 1863-ban már három szakkönyv került egy esztendő leforgása alatt kiadásra.

A szakkönyvek megjelenésével egyidejűleg párhuzamosan kiadásra kerültek az első bélyegalbumok is. Még 1861-ben Párizsban M. Schloss kiadásában megjelent az első bélyegalbum. Szövegezés nélküli kockás lapokból állt, a lapokat szalaggal átfűzött kartonlemezek közé helyezték. 1862-ben Németországban az elsőhöz hasonló kivitelben G. Wuttig készített albumokat. Ezeknek az albumoknak a Párizsban készítetteknél lényegesen jobb minőségű volt a papirosa és a fedele is. A harmadikat Jean Moens adta ki 1862-ben Brüsszelben. Ez az album részben már szöveges volt. A negyediket 1863-ban

Londonban adta ki E. A. Oppens. Ezt követte ötödikként az 1863-ban Appletonban (USA) kiadott angol szövegű bélyegalbum.

A bélyeggyűjtő egyesületek megalakulása előtti időkben a bélyeggyűjtők általános gyűjtő egyesületekben bélyeggyűjtői szakosztályokat szerveztek. Az ilyen általános gyűjtői egyesületekben régi pénzektől kezdve szivargyűrűig, kagylóktól kezdve lepkékig az égvilágon mindent gyűjtöttek. Az egyes gyűjtési ágak részben szakosztályokként, részben szakcsoportonként működtek. Az első ilyen ismert általános gyűjtői egyesület az 1856-ban Amerikai Egyesült Államokban alapított „Omnibus Club" volt.

Az első kizárólag bélyeggyűjtéssel foglalkozó egyesületet 1866-ban a kanadai Saint John'sban alapították. Az egyesület neve „The Excelsior Stamp Association" volt. Második volt a napjainkban is működő és 1868-ban New Yorkban alakult „The Philatelic Society". Harmadik a világhírű és ma is minden változás nélkül fennálló 1869-ben Londonban alapított „Royal Philatelic Society" volt, mely röviddel megalakulása után saját kiadásában szaklapot indított. Szakkönyvtára és hamisítvány gyűjteménye a világ filatelistáinak táborában jól ismert, melyben Fournier és Sperati összes hamisítványai megtalálhatók. Az 1869-ben Heidelbergben (Németország) alakult „Süddeutscher Philatelisten Verein" volt a negyedik és német egyesület volt az ötödik is, az 1871-ben Berlinben alapított „Berliner Briefmarken Verein". Itt említendő még meg, hogy a világ legnagyobb filatelista szakkönyvtára a müncheni városi könyvtár keretében működik.

Az első bélyegkiállításokon nem több vagy sok gyűjtő mutatta be versenyszerűen gyűjteményét, hanem rendszerint jótékony célú rendezvények alkalmával került sor egy-egy ismertebb gyűjtő bélyeggyűjteményének bemutatására.

Az első bemutatókról pontos feljegyzések nem maradtak; a feledés homályába merültek. A szakirodalomban található adatok szerint az első bemutató — amiről tudunk — 1870-ben Drezdában volt, ahol az ismert német gyűjtő Alfréd Moschkau gyűjteményét több ízben és több helyen kiállította. 1873-ban Bécsben S. F. Friedmann rendezett gyűjteményéből kiállítást, így ezt tekinthetjük a másodiknak. Ugyanebben az évben, az év vége előtt néhány nappal, Berlinben Paul Lietzow következett, ezzel ő volt a harmadik. 1878-ban Párizsban Arthur Maury kiállítása követte az előzőket, mely így sorrendben a negyedik. Az ötödik kiállítást ismét Bécsben rendezték. 1881-ben a Wiener Philatelisten Club rendezett kiállítást. Bár sorrendben ez volt az ötödik kiállítás, egyben mégis az első volt. Ezt a kiállítást már egyesület rendezte, melyen közel 20 tag volt kiállító és a hét napig tartó kiállítást a versenydíjak ünnepélyes átadása és a kiállított gyűjtemények méltatása követte.

Bélyegnapot kongresszussal egybekötve először 1872-ben Lübeckben rendeztek. Az 1878-ban Párizsban rendezett filatelista kongresszus előadássorozatával annyira jól sikerült volt, hogy teljes anyagát könyv alakban közzétették. Ettől az időtől kezdve a sorrendiség kérdésének megállapítása jóformán nem is lehetséges, mert 1879-ben az államok egész sorában, többüknél ugyanazon napon rendeztek kongresszussal egybekötött bélyegnapot.

Az 1890-es években kezdetét vette a nagycserenapnak nevezett gyűjtői összejövetelek szervezése. Egy-egy országon belül minden évben más-más egyesület rendezésében került erre sor, melyen az ország minden részéből

odautazó több száz, sőt helyenként több ezer filatelista találkozott, hogy személyes megismerkedés révén cseretársi összeköttetést létesítsenek, tapasztalataikat egymásnak elmondhassák, és az azokon rendezett szakelőadásokat meghallgathassák. Ez volt a filatélia aranykora, amikor sok-sok gyűjtő többszáz kilométeres utazást vállalt azért, hogy tudását az előadások meghallgatása révén gyarapíthassa. Az 1930-as években kezdődött két, sőt több államgyűjtőinek találkozása határaik közelében fekvő városokban. Ilyen határmenti filatelista találkozókat napjainkban is rendeznek.

A fejlődés során az egyes államokban alakult bélyeggyűjtő egyesületek, szervezetek és a bélyeggel hivatásszerűen foglalkozó személyek egyre jobban érezték, hogy munkájuk megjavításához, egybehangolásához gyűjtői csúcsszervezet létesítésére van szükség. A századforduló idejében már mindenütt megegyeztek a vélemények abban, hogy ilyen országos gyűjtői szervezetmegalapítása elkerülhetetlenül szükséges, megvalósításuk ennek ellenére csak nagy nehézségek leküzdése során, döcögve haladt előre. Az akadályok többségükben nem tárgyi, hanem vezető személyek hiúsági és féltékenységi komplexumaiból adódtak. Napjainkban is vannak még országok, ahol ilyen okokból még nem kerülhetett sor csúcsszervezet alapítására, vagy egyszerre kettő is van, melyek a mondottaknál fogva a szükséges fúzióra képtelenek. Az egyetemes filatélia szerencséjére az államok többségében, részben az első világháború előtt, részben azután mégis sor került az országos szövetségek megalapítására. A fejlődés logikus folyománya volt annak a felismerése, hogy a világ összes filatelistáit tömörítő nemzetközi csúcsszervezet létesítése is szükségessé vált. Évekig tartó előkészítő munkák eredményeképpen 1926-ban Genfben megalakult a filatelisták nemzetközi szövetsége, a „Fédération Internationale de Philatélie", röviden a „FIP". Amilyen távoli még, hogy minden országban legyen csúcsszervezet, olyan távoli az is, hogy minden ország szövetsége a „FIP" tagja legyen. 1961-ben pl. 28 országos szövetség volt csak a „FIP" tagja és napjainkban sem sokkal több. A nemzetközi szövetségszékhelye a mindenkori titkár lakóhelye, jelenleg Genf. Évenként egy-egy tagszövetség kap megbízást a kongresszus és ezzel kapcsolatos nagy nemzetközi kiállítás megrendezésére, mint pl. 1961-ben a magyar szövetség. A „FIP" közel négy évtizedes működése alatt sokat tett a filatélia fejlesztése érdekében, amit tárgyilagos bírálói elismernek. Ugyanekkor rámutatnak végzett munkája fogyatékosságára is, mely szerint nem követett el mindent, hogy elősegítse a még hiányzó országos szövetségek megalapítását és ezeken keresztül a még kívülálló filatelista tömegek „FIP" körébe való bevonását. Másik hibája, hogy a hagyományos gyűjtési forma túlzott mértékű favorizálása mellett, elhanyagolta az új gyűjtési irányok jogos követeléseinek teljesítését, amivel ezeket újabb nemzetközi szövetségek alapítására késztette.

A legújabb időkben világviszonylatban is erősen megszaporodott a motívum és tematikus gyűjtők száma. Ezek a már közölt okokból egy a „FIP"-től független világszervezet megalapítását látták szükségesnek, ezért 1957-ben Saarbrücken székhellyel megszervezték a „FIPCO"-t, teljes nevén „L'organisation Mondiale de la Philatélie Constructive"-t. A szervezetnek ez idő szerint 17 országos szövetség és sok egyesület a tagja. Ahol az országos szövetség nem tagja a „FIPCO"-nak, vagy szövetség nincs, onnan egyesületeket is felvesz tagként a szervezet. A MABÉOSZ is tagja a FlPCO-nak.

Időközben a „FIP” is rájött, hogy a motívumgyűjtés lebecsülése helytelen volt és hosszú tárgyalások eredményeképpen 1964 elején létrejött a megállapodás, mely szerint a „FIP” teljesíti a motívumgyűjtők minden jogos igényét, így a „FIPCO” beolvad a „FIP"be és a jövőben, mint a „FIP” motívum bizottsága folytatja működését. E megállapodást úgy a Párizsban tartott „FIP”, mint a Budapesten rendezett „FIPCO” kongresszus jóváhagyta. Ezzel jelentős lépés történt egy egységes világszervezet létrehozására.

A már ismertetett okokból a légiposta gyűjtői sem találtak otthont a „FIP” keretei között, ezért külön szervezetet alapítottak. Címe: „Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques”, röviden „FISA". (Légiposta Gyűjtő Egyesületek Nemzetközi Szövetsége.) Ausztria, Belgium, Franciaország, Hollandia. Olaszország, Spanyolország és Svájc szervezetei voltak az alapítók. Évek óta a MÁBÉOSZ is tagja.

A filatélia külföldi születésének és fejlődésének útját követve és ismertetve, nézzük, hogy a külföld fejlődése milyen hatással volt hazai viszonyainkra, mikor és milyen körülmények között kezdődött hazánkban a bélyeggyűjtés. Az itthoni fejlődés pontos nyomon követéséhez sajnos korántsem rendelkezünk az adatok olyan bőségével, mint amennyi külföldi vonatkozásban a filatelisták egész sora által feldolgozásra, rögzítésre került. Régi szaklapjainkban csak elvétve található erre anyag, és ha már akad valami, az hevenyészett és pontatlan, sőt sokszor egymással ellentmondó. Szakíróink a bélyeggyűjtés történetével a kezdeti évtizedekben nem foglalkoztak. A filatélia magyarországi fejlődésének legérdekesebb korszakáról, az első évtizedekről kevés, nem is mindenkor pontos a felkutatható anyag. Ezért szakíróink feladata, hogy e kutató munkával behatóbban foglalkozzanak. Ma még talán sok minden felkutatható, amire az utánunk következő nemzedéknek már nem lesz módja. Filatelista úttörőink munkájára vonatkozó adatok összegyűjtése még élő filatelistáink tiszteletreméltó feladata és csak akkor élvezhetjük a jól végzett munka örömét, ha majd önálló műként kiadhatjuk a magyarországi bélyeggyűjtés történetét. E célt szolgálja munkám, amikor hosszú esztendők adatgyűjtését alapként kronologikus sorrendben ismertetem.

Pontos adatokat nélkülöző feljegyzések szerint hazánkban a bélyeggyűjtés az 1850 és 1860 közötti években kezdődött. Két centruma volt. Budapest és az erdélyi nehézipari vidék. Mindkét helyen külföldi tanulmányutakról visszatértek és a megindult iparosítás keretében külföldről meghívott szakemberek a bélyeggyűjtés terjesztői. Karánsebesen német mérnökök és művezetők németországi cserekörök tagjaiként hódolnak szenvedélyüknek és nagyjából Budapesten is ez a helyzet. Miután a bélyeggyűjtés akkor még gúny tárgya, hívei szenvedélyüknek feltűnést kerülő diszkrécióval hódolnak. Lassanként megismerkednek egymással és személyes cserekapcsolatok létesülnek. A cserék túlnyomó többsége azonban levelezés útján, külföldi személyekkel folyik. Gyakran előfordul, hogy a külföldi cseretárs révén értesülnek egy városban lakó gyűjtők arról, hogy X és Y is bélyeggyűjtő. Magyarországi szervezet hiányában még hosszú éveken át külföldi cseretársaságok tagjaiként működnek bélyeggyűjtőink.

Az 1863-ban külföldön végzett tanulmányai befejeztével hazatért Pollatschek Sándor volt az első magyar ismert bélyeggyűjtő. Évtizedeken át fejlesztette szép és értékes gyűjteményét, mellyel külföldön és itthon az érmek és tisztelet-

díjak egész sorát nyerte. Haláláig résztvett minden magyar filatelista szervezési és kiállítási munkában. Felejthetetlen filatelista munkáját a bel- és külföldi szaklapokban írott cikkei tanúsítják. Bélyeggyűjtőnél több volt, filatelista volt a szó legnemesebb értelmében. Munkásságával kezdődött a magyar filatélia története.

Az első magyar filatelista emlékének megörökítése után emlékezzünk azokról a nevesebb — már elhunyt — szakíróinkról, akik a magyar filatelistairodalom úttörői voltak. A közöny és megnemértés nehéz körülményei között folytatták áldozatos munkájukat, megérdemlik, hogy neveiket a hála és tisztelet megemlékezésének jeléül felsoroljuk. Abonyi Zsigmond, Ágai Vilmos,Alsó Ödön, Alt Dávid, Arany Mór, Bagyon Ottó, Bán Willy, Bauer Béla,Berey István, Bergsmann József, Bihari Jenő, Dr. Bíró Gyula, Bíró Marcell,Bugyi István, Czakó Elemér, Dr. Csécsy Imre, Dr. Déri Ernő, Dr. Dessewffy Miklós, Doszkár Ferenc, Erdődi Ármin, Dr. Fiatska Béla, Fischmann Manó,Gelléri Szabó Károly, Gömöry Lajos, Hajdú János, Haraszty Lajos, Herz Leó, Holländer György, Jászai Emánuel János, Káldor Dezső, Kiss István, Konnerth Róbert, Kölbig Ferenc, Lichtschein Dezső, Markstein József, Marzloff Kamillo, Dr. Payer Béla, Pinterits Sándor, Pollatschek Sándor, Pompéry Elemér, Popper Géza, Rácz Adorján, Rácz Ferenc, Rédey Miklós, Dr. Richter Lajos, Sailer Károly, Dr. Schaffer Dezső, Schiller Dénes, Schmidt József, Schomann Antal, Schönhoffer Lajos, Sipos Antal, Somossy István,Szabó Antal Jenő, Szalay Béla, Dr. Szécsy Artúr, Széki Jenő, Térfi Béla,Unterberg Jenő, Dr. Ürményi Dezső, Dr. Vasváry Ernő, Dr. Vejtey Ferenc, és Weinert Győző dr.

1867. május 1-én lépett érvénybe a kiegyezés postánkat érintő része. E napon ugyanis az akkori Magyarország területén levő összes postahivatalok a magyar postaigazgatás hatáskörébe kerültek. Bár ez az adat lényegében monográfiánk postai fejezetébe tartozik, mégis ezen a helyen is megemlítendő, mert ettől a naptól kezdve szűnt meg a filatelista munkához elkerülhetetlenül szükséges postai selejtanyag Bécsbe szállítása.

1867. június 1-én kiadták Ausztriában a „durva” és később a „finom” szakállú Ferenc József képével díszített bélyegsorozatot, melyet sokan és tévesen az első magyar bélyegsorozatnak tartanak. Véleményüket azzal indokolják, hogy a bélyegek felirata került mindent, ami a magyar szöveggel ellentétes lenne. Véleményük szerint ezt a célt szolgálta a korábbi „kreuzer” érték megjelölés „kr"-re történt rövidítése, mely nyelvünk szerint is elfogadható volt. Az ellenzők szerint e bélyegeken semmi sem utal azok magyar voltára, sőt a sorozat 50 kr-os címletén az osztrák császári korona rajza látható. Mindezeken kívül a bélyegek papirosa „Brief-Marken” és „Zeitungs-Marken” (levélbélyegek, újságbélyegek), tehát német nyelvű vízjellel készült. Végül hozzátehetjük azt is, hogy a „kr” rövidítésre való hivatkozás már azért sem helytálló, mert az 1858-ban kiadott osztrák sorozat bélyegein is „kr” rövidítést alkalmaztak. Szerintünk Magyarországon is érvényes osztrák kiadásról van szó, ezért a használatlan példányok osztrák, a Magyarországon feladott, így magyar postahivatalok bélyegzőivel lebélyegezett példányok, mint a magyar bélyegek előfutárai magyar gyűjteményekbe helyezendők.

1868. június 20-án került kiadásra a bécsi államnyomdában készített hírlapbélyegünk, Bár a papiros vízjele még ezeknél is a német nyelvű „Zeitungs-.

marken", mégis a bélyegfelirat magyar nyelvű. Ezenkívül ha heraldikailag nem is kifogástalan, de magyar címerrel és koronával díszített a bélyegrajz. Ez a bélyeg tehát az első magyar bélyeg.

1869. január 26-án több osztrák — köztük a Wiener-Neustadti — napilap közölte Dr. Hermann Emánuel cikkét, melyekben postai levelezőlapok kiadását sürgette. 1869 őszén mind Ausztriában, mind nálunk egyidőben kiadták elgondolása szerinti módon és kivitelben a postai levelezőlapokat, így ebben világviszonylatban is az elsők egyike voltunk. A 85 éves jubileum alkalmából 1954-ben a „Bélyegotthon"-ban december 18-a és január 3-a között levelezőlap kiállítást rendeztek.

1870-ben Lónyay Menyhért pénzügy és Gorove István kereskedelmi-miniszterek az 1855-ben alapított állami nyomdát átszervezték. Új gépek behozatalával, és az épület átépítésével postai értékcikkek előállítására tették alkalmassá. A modernizálásig bélyeggyártásról szó sem lehetett, ezért az 1868-ban kiadott hírlapbélyegünket Bécsben készítették.

1871. január 1-i hatállyal a határőrvidék postahivatalai is a magyar postaigazgatás szervezetébe kerültek és e naptól kezdődően az itt felgyülemlett selejtanyag is a magyar gyűjtők gyűjteményét gyarapította.

1871. május l-én kiadták első bélyegsorozatunkat. A bélyegekkel kapcsolatosan ezen a helyen csupán filatelista történelmi vonatkozásukban kell foglalkoznunk. Rédey Miklós és Payer Béla tanulmányait kitűnően egészítette ki Czakó Elemér „Az első magyar postabélyeg" című munkája, melyben hosszú éveken át tartott kutatásainak eredményét írta meg. A mű teljes terjedelmében való ismertetése meghaladná kereteinket, ezért csupán két érdekes idézetet ismertetünk. „A forgalomba nem került, első gyártási menetben készült bélyegek és borítékok nyomóköveit lecsiszolás útján már 1871. április 4-én megsemmisítették. Az első menetben újságbélyeg nem készült, így a hat értékből álló levélbélyeg sorozat köveit, és a 3, 5, 10,15 és 25 krajcáros borítékok köveit semmisítették meg. Utóbbiakból egy-egy követ, a hat levélbélyeget azonban tizenöt kőről nyomták. Hogy mely értékből volt több nyomólap, arról nincs feljegyzés. A megsemmisítés Hedrich János mérnök úr jelenlétében az utasítás 36 §-nak értelmében, horzsakővel való lecsiszolás útján történt s arról külön jegyzőkönyvet vettek fel." A második: „A kis, köpcös, nagyszakállú Bauer Norbert igazgató, ki a „kataszteri kőnyomdából" került az államnyomda élére, természetszerűleg a szívéhez nőtt nyomdai eljárással szeretett volna tökéletes bélyegeket gyártani, de mivel ez nem sikerült, maga is elfogadta a munkatársak programját. Unrein, Jung, Kovacsek, Harrer, kik a bélyegkészítésnél Bauer legfontosabb munkatársai voltak, hosszú éveket töltöttek el külföldön a vésnöki vagy éppen bélyeg gyártási szakmában." A második idézetből kitűnően nyilvánvaló, hogy az akkori államnyomdánkban hosszú harcot vívtak a litográfia és galvanoplasztika hívei, amit mai szemmel nézve már azért sem érthetünk, hiszen az 1840-ben kiadott első angol bélyegeket is már réznyomatos eljárással készítették és így a litográfia híveinek kezdettől fogva látniuk kellett volna, hogy elavult módszerükkel képtelenek szép bélyegeket készíteni.

1873 tavaszán jelentkezett egy külföldi bélyegkereskedő hatóságainknál, aki (az esetet Czakó is említi tanulmányában) ajánlatot tett megmaradt kőnyomatos bélyegeink egy tételben való megvásárlására és a kövekről újabb

levonatokat kért készíttetni. Ajánlata már csak azért is elfogadhatatlan volt, mert abban az időben sem maradékkészlet, sem a nyomtatókövek nem léteztek. Később, de ugyanezen évben Angliából is visszatértek az utánnyomás gondolatára. Az angol ajánlattevő tudta, hogy régi kő nincs, ezért új kő készítését javasolta.

Az ajánlati összeg magassága miatt a pénzügyminisztérium már-már hajlott az ajánlat elfogadására, az államnyomda azonban azon a véleményen volt, hogy a köveket újra elkészíteni, azokról hű másolattal bélyegeket forgalomba hozni, egyenlő volna az állami bélyeghamisítással, ezért ezt a legerélyesebben ellenezte. Álláspontjának helyességéről meggyőzte a pénzügyminisztert, aki az ajánlat elutasításával elhárította a magyar bélyeg hitelének lerontását.

1874 tavaszán Budapesten megalakult az „Első Magyar Philatelista Egyesület". Kutatásaink eddigi eredményei szerint valószínűleg ez volt az első bélyeggyűjtő egyesületünk. Elnökéül előbb az 1863-ban hazatért (l. ott!) Pollatschek Sándort választották meg. Szerénységénél fogva megválasztását ellenezte, mert az év hat hónapját állandóan vidéken töltötte és indoklása szerint az elnöknek évenként nem hat, hanem 12 hónapon át kell dolgozni. Biztosította alapító barátait, hogy „munkájára a téli hónapokban számíthatnak, anyagi segítségére pedig télen-nyáron". Végül is javaslatára elnöknek Stein Zsigmondot választották meg. Erről az egyesületünkről utalást külföldön megjelent szakkönyvekben is találunk. Dr. Alfréd Moschkau németszakíró 1878-ban megjelent könyvében említi egyesületünket. A körültekintő alaposságáról közismert német filatelista Theodor Hass „Lehrbuch der Briefmarkenkunde” (Bélyegismeretek tankönyve) c. könyvében olvasható „Einer, der ersten Vereine Ungarns war der Erste Ungarische Philatelisten Verein gegründet in Pest, 1874.” (Magyarország első filatelista egyesületeinek egyike a Pesten, 1874-ben alapított Első Magyar Philatelista Egylet volt.) A könyv 1905-ben, a Senf Testvérek kiadásában, Lipcsében jelent meg. Haas óvatos fogalmazása azt sejteti, hogy maga sem tudta megállapítani pontosan, melyik is volt első egyesületünk, mert más országoknál pontosan közli az első egyesület nevét és alapítási évét. Az elsőség kérdésére még az 1876, 1878 és 1884-es évek anyagának ismertetése keretében visszatérünk.

1874 őszén az osztrák- magyar északi sarki expedíció hazatérte után, egy bécsi nyomda magánkiadású emlékbélyeg sorozatot készített a szerencsés hazatérés örömére. A sorozat háromszög alakú és zöld színű bélyegén a felirat „Cap Pest” volt. A bélyegeket az akkori osztrák-magyar monarchia bélyeggyűjtői levélzáróként éveken át használták és az alkalmi bélyeggyűjtők táborában ma is keresett darabok. E bélyegekről a Wiener Illustrierte Briefmarkenzeitung 1877-es kiadásában több cikk emlékezett meg. Dr. Alfréd Moschkau már hivatkozott könyvében is megemlékezik e bélyegekről.

1875-ben, korábbi sikeres vendégfellépései után operaházunkhoz (ebben az időben a Nemzeti Színházban voltak az operaelőadások is, mert operaházunkat mai helyén csak 1884. szeptember 27-én nyitották meg) szerződött Perotti (Prott) Gyula, aki korának nemcsak híres tenoristája, hanem jólismert filatelistája is volt. Sokat tett a filatélia hazánkban való népszerűsítése terén. Az ő munkájának volt az eredménye, hogy Budapest zenei köreiben

egyre népszerűbb lett a bélyeggyűjtés. Mint ismert filatelistáról Dr. Alfréd Moschkau hivatkozott könyvében is megemlékezett.

1876-ban Zágrábban megalakult a „Litterarisch-Philatehstischer Verein" (Filatelista-irodalmi Egyesület). Elnöke Oscar Simic volt. Egyes szakíróink szerint ez volt a második magyar egyesület. Szakíróink nagy része nem osztja e nézetet, nem azért, mert erről az egyesületről belügyminisztériumunk irattárában semmi sem található, hanem azért, mert a horvát filatelisták kezdettől fogva külön utakon jártak. Az 1868. XXX. tc. szerint, mely Magyarország és Horvát-Szlavónország viszonyát szabályozza, a horvátok belügye autonóm volt, így az egyesület nem is tartozott a magyar belügyminisztérium főhatósága alá. Érthető, hogy ilyen tényállás mellett a mi belügyi irattárunkban az egyesületre adat nem található. Erre a kérdésre az 1896-os év eseményeinek ismertetése keretében még visszatérünk.

1876 őszén a Soroksári út 25. szám alatt megnyitotta bélyegkereskedését Prückler I. C. néven Prückler Klára, ő volt az első ismert magyar bélyegkereskedő. Ez az adat számunkra azért fontos, mert nyilvánvalóvá teszi, hogy abban az időben már sok bélyeggyűjtő volt. Később üzleti forgalmának emelkedése lehetővé tette, hogy üzletét a belvárosba helyezze. Újabb üzletének helye a Régiposta utca 5. sz. alatt volt.

1877-ben „Ungarische Post und Landkarten Ausstellung" címmel (Magyar posta és térképkiállítás) Nyíregyházán kiállítást rendeztek. Egy helybeli könyvkereskedő volt a kiállítás rendezője, melyre külföldi üzletbarátait, köztük a már akkor híres lipcsei Senf bélyegkereskedő és katalóguskiadót is meghívta. Többen közülük, mint kiállítók is részt vettek és a Senf cég által bemutatott bélyegekre az ország gyűjtői is felfigyeltek.

1877-ben a posta rendeletek tára 8. számában engedély jelent meg, mely a levélbélyegek perforálására úgy cégeket, mint magánosokat felhatalmazott. Ez a filatelista szempontból eléggé el nem ítélhető barbárság sokértékes bélyegünket tette tönkre és gyűjtői célokra alkalmatlanná. Bírálat illeti filatelistáinkat is, akik hosszú éveken át tűrték e „vandalizmust" és nem léptek fel egységesen a perforálás betiltására, illetve az engedély visszavonására.

1878 tavaszán Zágrábban filatelista szakkönyv jelent meg, mellyel jóval megelőztek bennünket. A mű címe „Žiće Alfred Moschkau" (Moschkau Alfréd biográfiája), szerzője Oscar Simic volt. Összehasonlításul nem tőlünk távoli nagy országok filatelista irodalmára szolgáljon utalásul a könyvről való megemlékezésünk, mert azt velünk szomszédos és nálunk kisebb nemzet filatelistái igényelték. A könyv Moschkau ismert német filatelista élettörténetének leírása keretében foglalkozott szakkérdések ismertetésével, röviddel megjelenése után elfogyott.

1878 őszén alakult Nagykárolyban a „Nagykárolyi Magyarországi Első Jótékonysági Postabélyeggyűjtő Egylet". Erről az egyesületünkről sem tudunk sokat, így a szájhagyományokra építhetünk csak. Az első világháborút követő években Gross Ignác nagykárolyi fakereskedő mondotta, hogy nagybátyja 1878 őszén bélyeggyűjtő egyesületet alapított Nagykárolyban. Kezdetben nagybátyját ezért sokan ugratták, így az egyletet alapító 10−12 gyűjtő csak lakásokon tartott összejövetelt. Azután a szűnni nem akaró élcelődök leszerelésére elhatározták, hogy gyűjtői tevékenységük leplezésére

az akkor divatos jótékonykodási munkát használják takaróul. Akciót kezdtek a használt bélyegek összeszedésére, mert ennek a révén pénzt tudtak szerezni a jótékonycélú egyesületek részére, sőt maga az egylet is jótékonykodni fog a begyűjtött bélyegek értékesítése révén. Az ötlet jól bevált, mert rövid időn belül járványszerűen megindult a bélyegek összegyűjtése és az egyletnek való átadása. Megszűnt a gúny, az élcelődés és rövidesen 50 tagja volt az egyesületnek, többségükben nők. Végül még feltett kérdésre Grosz azt válaszolta, hogy tudomása szerint az egylet részben asztaltársaság keretei között, majd később belügyminiszter által jóváhagyott alapszabályok szerint egyesületként működött. Kétségtelen, hogy az egyesület működésében nem volt sok a filatelista elem, mégis mint a magyar filatélia „hőskorának" postabélyegekkel foglalkozó egyesülete említésre méltó. A nagykárolyi egyesülettel az 1884-es év eseményeinek kapcsán még foglalkozni fogunk.

1879-ben Berlinben megjelent Paul Lietzow „Schwarzes Buch der Philatélie" c. műve, melyben az addig készített újnyomatokat és hamisítványokat ismerteti. A könyv terjedelme sajnos sokkal nagyobb, mint a Moens által 1862-ben kiadott munka, ami azt bizonyítja, hogy a hamisítók 17 év alatt fokozták áldatlan működésüket. Számunkra külön érdekességgel bír, hogy a német, osztrák és magyar gyűjtők évenkénti személyes találkozóját ajánlotta, hogy ezeken a találkozókon ismertessék egymással a területükön felbukkant újabb hamisításokat. Lietzow e javaslatából megállapítható tehát, hogy 1879-ben a magyar bélyeggyűjtők határainkon túl is ismertek voltak és akikkel már külföldön is számoltak.

1881. november 13-a és 20-a között Bécsben volt az első valóban nemzetközi méretű bélyegkiállítás. Rendezője az egykori „Wiener Philatelisten Club" volt, mely ma „Vindobona" néven működik. A magyar filatélia szempontjából azért nevezetes e kiállítás, mert a legmagasabb díjjal jutalmazott gyűjtemények között két magyar gyűjtő anyaga is szerepelt. Az 1874-ben alakult „Első Magyar Philatelista Egylet" két alapító tagjáról van szó. Stein Zsigmond (elnök) magyar és Pollatschek Sándor svájci gyűjteményéről állapították meg, hogy azok világviszonylatban is rendkívüliek voltak.

1882. július 15-én Hajdú János szerkesztésében „Rowland Hill" címen Újpesten megjelent az első magyar filatelista szaklap. Sajnos csupán egy szám került kiadásra. A lap történetéhez tartozik, hogy azt azonos címen, de német nyelven Bécsben az ottani Löwinger és Knöpflmacher kiadóvállalat 1881. április 1-én indította el, mely a lap kiadását 1882. június havában megszüntette. Hajdú a lap magyar nyelven, de azonos című kiadására a korábbi kiadóktól engedélyt kért és kapott. Hajdú vállalkozása az akkori bélyeggyűjtők közönye következtében nem sikerült, mégis a lap magyar nyelven való megindítása bizonyítéka annak, hogy már abban az időben sokan foglalkoztak bélyeggyűjtéssel.

1883. január 25-én az 1871-ben kiadott réznyomatos sorunkról vízjeles papiroson és az eredetitől eltérő fogazással újnyomat készült. (Részletes leírásuk a bélyegek fejezetében található.) Az újnyomat készítését az tette szükségessé, hogy az 1874-ben alapított UPU (Union Postale Universelle rövidített címe) kérelmének postaigazgatásunk eleget tehessen. A szervezet ugyanis tagegyesületeit arra kérte, hogy a megalakulása előtt kiadásra került bélyegekből is szállítsák be a kötelező példányszámot (a példányszám az

idők folyamán többször változott), aminek postánk nem tudott eleget tenni, mert már abban az időben elfogyott réznyomatos sorunk. Ezért a kérelem teljesíthetése érdekében került kiadásra újnyomatban sorunk.

1884. április 27-én alakult Budapesten a „Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete" rövidített címén a „LEHE". Ha formailag nem is, de mai mértékkel mérve, első komoly filatelista egyesületünk, mely 1952-ig eredeti címmel, majd 1952 óta mint a MABÉOSZ VIII. kerületi köre ma is működik. Az egyesület megalapításának gondolatát Novák József zenetanár vetette fel, akit a bélyeggyűjtés eszméjének Perotti operaénekes (l. 1875.) nyert meg. Rövidesen gondolatának gyakorlati megvalósításába fogott, melyben Richter Lajos középiskolai tanár személyében kitűnő munkatársat talált. Aránylag rövid idő alatt 23 bélyeggyűjtőt nyert meg az egyesület megalapítására és az alakuló közgyűlésen előrehaladott korára való indokolással Richter Lajost ajánlotta elnöknek megválasztani. A közgyűlés óhajára így is döntött. Richter magyar és osztrák gyűjteménye korának világviszonylatban is legértékesebb gyűjteménye volt, melyet még az első világháború előtt a magyar filatélia pótolhatatlan veszteségére, fantasztikusan magas összegért a lipcsei Senf cégnek adott el. A Ferrary (az 1910−1920-as években a világ legnagyobb gyűjteménye) és más ismert nagy gyűjtemények legszebb magyar és osztrák bélyegei Richter gyűjteményéből származtak. Amint az eladás ténye nyilvánosságra került, Richtert a szemrehányások özönével árasztották el gyűjtőink, mert indokolásuk szerint azt ugyanolyan jól hazánkban is értékesíthette volna. Mai szemmel nézve is jogosan érte Richtert e bírálat, mert nyilvánvaló, hogy belföldön történt értékesítés esetén a legszebb darabok ma bizonyára bélyegmúzeumunk anyagát gazdagítanák.

Fentiek ismertetése után térjünk vissza az egyesület alakulásának körülményeire. Az egyesület megalakulása alkalmával „Első Magyar Levélbélyeg Gyűjtőegylet" címet vett fel. Az alapítók jól tudták, hogy előttük alakult már 1874-ben és 1878-ban egy-egy „első" egyesület. Ez a tény nyilvánvalóan nem zavarta őket, mert egyesületük alapítása idejében a két egyesület egyike sem működött. Az alapítók álláspontját az alapszabályok jóváhagyására illetékes belügyminisztériumi előadók nem osztották. Arra való hivatkozással, hogy a nagykárolyi egyesület volt az első, megtagadták az „első" jelzés engedélyezését, ami érthető. Ami nem érthető, az az, hogy miért történt hivatkozása nagykárolyi egyesületre és miért nem az 1874-ben alakult valóban „első"egyesületre. Az sem érthető, miért engedélyezték a nagykárolyiaknak az „első" szóhasználatot, amikor az már a második volt. Az ellentét csak a bürokrácia „szemellenzős" álláspontjával magyarázható. A címét rövid idő alatt többször változtató nagykárolyi egylet minden címváltoztatásban megtartotta a „postabélyeggyűjtő" megnevezést. Az éveken át működött és 1874-ben alakult egyesület nem asztaltársaság, hanem egyesület volt, így nem is vitás, hogy jóváhagyott alapszabályok szerint működhetett, melyben az egyletcímében „első" jelző már volt. Az egyedül lehetséges magyarázat az, hogy az előadók szerint a nagykárolyi „postabélyeggyűjtő" fogalma és 1874-es egylet „philatelista" fogalmak nem azonosak, ezért és csakis ezért, mindkettőnél engedélyezhető volt az „első" címhasználat. Arra viszont a belügyminiszteriek is rájöttek, hogy a „postabélyeggyűjtő" és „levélbélyeggyűjtő" fogalmak azonosak, így a „LEHE" kérelme nem teljesíthető. Ismét tipikusan bürokrata

stílusra vall az akkori belügyminisztériumi véghatározat, mely az eredetileg kért „Első Magyar Levélbélyeg-Gyűjtőegylet” névhasználatát elutasítva, a „Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete” címhasználatot engedélyezte. Hogy a két név között végeredményben mi a különbség, azt az olvasó leleményességére bízzuk.

1884 telén a „Magyar Ifjúság” c. lap bélyegrovatot rendszeresített a már korábban esetenként közölt szakcikkek kedvező fogadtatását látva.

1886. január 27-én a „LEHE” rendezésében sor került az első magyar bélyegkiállítás megnyitására. Új egyesületünk munkájának komolyságát tanúsította az a körülmény, hogy fennállásának alig kétesztendős ideje alatt vállalkozni mert első kiállításunk megrendezésére, mely az ismert német filatelista: Theodor Haas felsorolása szerint világviszonylatban a kilencedik volt. A rendezők és pedig Novák József, Richter Lajos, Roller Mátyás, Steffek Adolf és Pollatschek Sándor jó munkáját mi sem bizonyítja jobban, hogy már az első kiállításunknak nemzetközi visszhangja volt.

1886 őszén megjelent első „szakkönyvünk". Német nyelven megjelent szerény füzetecske volt, egyben első hazai katalógusunk. Címe: „Catalog sämmtlicher bis Anfang 1886. erschienener ÖstUng. Briefmarken". (Az 1886 elejéig kiadott összes osztrák-magyar bélyegek katalógusa.) Szerkesztő és kiadó egyszemélyben első bélyegkereskedőnk (1 1876.) „I. C. Prückler, Budapest, IX., Soroksarer Strasse 25” volt.

1888 őszén Bécsben német nyelven írott szakkönyvet adtak ki, mellyel azért kell foglalkoznunk, mert az a katalógusszerű ismertetésen túlmenő részletességgel foglalkozott bélyegeinkkel. A „Spezialkatalog sämtlicher Brief und Zeitungsmarken von Österreich-Ungarn” (Ausztria-Magyarország összes posta és újságbélyegeinek részletes katalógusa) c. könyvről van szó, melynek szerzője az ismert osztrák filatelista: E. von Neulinger volt.

1889. január 15-én a „LEHE” (Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete) fennállásának 5 esztendős jubileuma alkalmából „Richter Lajos alapítvány"-t létesített. Az alapítvány szabályzata szerint az alap kamataiból bélyegek vásárolandók és azok minden év utolsó egyesületi összejövetele alkalmával a megjelent tagok között kisorsolandók. Tagdíjhátralékban levő tagok a sorsolásban nem vehetnek részt. Mintha mai és nem 75 esztendővel ezelőtt létesített alapítvány szövegezéséről lenne szó!

1890. április 20-a és május 4-e között Bécsben nemzetközi bélyegkiállítást rendeztek, melyen két magyar gyűjtő Novák József és Richter Lajos gyűjteménye az első helyezettek között volt. Mindkét ismert gyűjtőnk magyar gyűjteményt állított ki.

1892. április 1-én Bergsmann József szerkesztésében és kiadásában megjelent a „Fortuna” c. filatelista lap. Havonként egyszer jelent meg és 1893. júliusában megszűnt.

1892 őszén Münchenben megjelent a kiváló osztrák filatelista: Viktor Suppantschitsch munkája „Bibhographie der Deutschen Philatelistischen Literatur". (A német filatelista irodalom bibliográfiája.) A mű számunkra azért fontos, mert az abban ismertetett kiadványokban sok magyar vonatkozás található.

1893. április 15-én Weiszmann Elemér szerkesztésében és kiadásában

megjelent az „Universum” című filatelista folyóirat. Második szám kiadására nem került sor.

1895 tavaszán Karánsebesen (1918 óta Romániához tartozik) megalakult egy bélyeggyűjtő egyesület. A város, mely II. József óta a Szörényi határvidék székhelye volt, a kiegyezést követő évek folyamán a környéken feltárt barnaszén bányák ipari gócpontja lett. A Németországból szerződtetett mérnökök, technikusok és művezetők között sok volt a bélyeggyűjtő és miután Karánsebes lakosságának túlnyomó nagyrésze amúgyis német ajkú volt, érthető, hogy az egyesület alapításában csak németek vettek részt. Egy Németországban működött egyesület karánsebesi alosztályaként kezdték szervezkedésüket, melyet ebben a formájában a közrendészeti hatóság nem engedélyezett. Ezután újabb alakuló közgyűlést hívtak egybe és ezen önálló egyesületként megalapították a „Südungarischer Postwertzeichen Sammler Verein"-t. (Délmagyarországi Postabélyeggyűjtő Egyesület.) Az egyesület jóideig a délmagyarországi bélyeggyűjtők centruma volt és a filatéliai szervező munkában komoly eredményeket ért el.

1895 decemberében A. H. Ganz szerkesztésében és kiadásában újabb magyarországi szaklap indult. Österreichisch-Ungarische Philatelisten Korrespondenz” (Osztrák-magyar filatelista levelezés) volt a címe. Második szám már nem került kiadásra. Amint már az eddig felsoroltakból is látható, lapvállalkozóban nem volt hiány, de munkájuk a részvétlenség folytán eredménytelen volt. A filatelista kultúra akkori gyűjtőink gyenge oldala volt, és ennek következtében szaklapot nem igényeltek.

1896-os évünk a millennium esztendeje volt. Hazánk ezer éves fennállásának jubileuma alkalmából világraszóló ünnepségek színhelye volt Budapest. A rendezők még hivatalos propagandabélyegek kiadásáról sem feledkeztek meg, ami abban az időben még felette ritka volt. Az a körülmény, hogy a rendezők a hírverési munkába a bélyeget is bevonták, nyilvánvalóvá teszi, hogy a rendezés munkájában filatelistáink is résztvettek. A közlekedési miniszter-propaganda bélyeg készítésére országos tervpályázatot írt ki, melyen a Posner nyomda által beküldött tervet fogadták el és a bélyeg elkészítésére ez a vállalat kapott megbízást. A bélyeg filatelista szempontból egészen különleges helyet foglal el propagandabélyegeink sorában, mert nemcsak azok kiadása, hanem felhasználása is kizárólagosan postánk útján történt. A közlekedési miniszter még 1895. május 29-én kelt Z.37075/1895. sz. körrendeletében utasította összes posta és távíró igazgatóságainkat a következőkre: „Hogy a külföld figyelmét 1896-ban tartandó millenáris ünnepségeinkre előre és idejekorán felhívjuk, elhatároztam, hogy propagandabélyegeket készíttetek, melyek minden nagyobb forgalmú postahivatalainknál felhasználandók. Utasítsák ezért az összes hivatalvezetőket, beleértve a mozgóposták vezetőit is, hogy a rendelkezésükre bocsájtott propagandabélyegeket a következő módon használják fel. A Magyarországon külföldi címre feladott levelek hátoldalára felragasztandó propagandabélyeg. Nem szabad ezeket felhasználni levelezőlapokon, ajánlott leveleken, pénzesleveleken, utalványokon és szállítóleveleken. Ugyanígy nem szabad a bélyegeket olyan levelekre felragasztani, melyeket nem Magyarország területén adtak fel.” Majd 1895. július 21-én kiadott 45986. sz. újabb rendeletével a közlekedési miniszter pótlólag az is elrendelte, hogy külföldre címzett keresztkötéses postai küldeményekre is felragasztandó

e propagandabélyegünk. E propagandabélyeg filatelista szempontból nézve további érdekessége volt, hogy akadt a világon egy postaigazgatás, mely a bélyegek hivatalból történő felragasztását barátságtalanul fogadta és ezt azonnal postavezérigazgatóságunk tudomására is hozta. Ez a posta a Német Császárság postája volt. A megindult vitában átiratok jöttek, válaszok mentek és a vita egyre élesebbé vált. Végül megjött a német posta határozata, melyben közölték, hogy 1896. november 1-től kezdődően a propaganda bélyeggel ellátott postai küldemények németországi címzettek részére történő kézbesítését megtagadja és azokat a feladónak hivatalból visszaküldi. Erre azonban már nem került sor, mert az ezredéves kiállítási ünnepségek 1896. október 31-én befejeződtek.



Millenáris propagandabélyeg

Amint a bemutatott bélyegen látható, a bélyegkép Árpád vezérré választását ábrázolja. Bár a bélyegen három idegen nyelvű (német, francia, angol) szövegrészt alkalmaztak, a magyarról megfeledkeztek. Csupán „1896" hivatott a hiányzó magyar szövegrészre utalni. Kőnyomtatással két színben vízjel nélküli papiroson készült, értékmegjelölés nincs. A bélyegeket a következő ismert színösszeállításokban készítették. I. (keret kék, kép barna) II. (keret barnássárga, kép kék) III. (keret barnássárga, kép zöld) IV. (keret kék, kép szürkéskék) V. (keret barnássárga, kép barna) VI. (keret rózsaszínű, kép barna) VII. (keret barnássárga, kép feketéskék) VIII. (keret rózsaszínű, kép barnás). Payer Béla felejthetetlen szakírónk e propagandabélyegek kiadását, de még inkább azok különleges felhasználását filatelista szempontból annyira fontosnak tartotta, hogy erről nagy tanulmányt írt a „Berner Briefmarken Zeitung"-ban 1916-ban.

Nem lenne teljes a beszámolónk, ha nem emlékeznénk meg postánk millenniumi benyomott értékjelzésű képes postai levelezőlap sorozatáról. 2 és 5 krajcáros címletű lapokat készítettek. Mindkét értékből 30−30 különbözőképpel és kettő külön magyar és horvát nyelvű kettős szövegezéssel jelent meg. A levelezőlapokon sorszámozást nem alkalmaztak, így számszerű sorrend nem volt. A képes lapok tartalmi felsorolását az alábbiakban ismertetjük és megjegyezzük, hogy a címeket a lapokon olvasható eredeti helyesírással írtuk. Hivatalos számsorrend hiányában a lapokat a képek tartalmi összetartozása szerint csoportosítottuk.

Részletek az ezredéves kiállításról: 1. Főbejárat, II-ik főbejárat. 2. Az ezredéves országos kiállítás történelmi főcsoportjának épületei. 3. A „Renaissance" udvar. 4. Gépcsarnok, közlekedési csarnok. 5. Iparcsarnok és a corso. 6. Magyar utcza és a templom.

Budapesti látképek: 7. Budapest jobb part. 8. Országház. 9. Ferencz József tér és az Akadémia. 10. Nemzeti Múzeum. 11. Műcsarnok. 12. Budapesti színházak: Nemzeti Színház, Operaház, Népszínház. (A Nemzeti Színházat időközben lebontották, a mai Nemzeti Színház az egykori Népszínházban működött.) Tájképek: 13. Dévény, Pozsony. 14. Esztergom, Visegrád. 15. Herkulesfürdő. 16. Beczko, Trencsén, Sztrencsno. (Mindhárom vár és várrom a

Vág festői szépségű völgyében.) 17. Balatoni tájak: Balaton-Füred, Tihany, a Balaton zalai partja. 18. Fiume kikötő. Különböző jelenetek: 19. Huszártoborzó. 20. Aratási jelenet Nógrádban. 21. Árpád a vezérekkel. 22. A régi magyar vallásból a táltos. 23. Szt. Astrik átnyújtja a koronát Szt. Istvánnak. 24. Nagy Lajos. 25. Hunyady János. 26. Mátyás királlyá való kikiáltása. 27. Rákóczy Ferenc bevonulása Munkácsra. 28. Moriamur pro rege nostro Maria Theresia. (Meghalunk királyunkért Mária Teréziáért. 1741. június 25-én Pozsonyban tartott megkoronázása alkalmával a főurak fogadalmi fel-



Millenniumi levelezőlap

kiáltása volt.) 29. Ferencz József király koronázása. 30. Szt. István napi körmenet. Magyar és horvát szövegű kétnyelvű lapok: 1. Zágráb, Zagreb. 2. Plitvicai tavak. A lapok nyomdai kivitele sajnos nem alkalmas jó reprodukciók készítésére. A 7. és 10. lapok fényképeit a mellékelt ábrákon mutatjuk be.

A magyar nemzet ezredik évfordulójának emlékére 1896-ban külön törvényt alkottak, melynek szövegét kőbe vésve az országház kupolacsarnokában is elhelyezték. 500 állami népiskolát állítottak fel és többek között a mai Hősök terén levő szoborcsoportot is és a Vaskapu szabályozása is az ezredéves ünnepségek keretében történt.

1896. július 1-én Zágrábban megalakult a „Horvát Bélyeggyűjtők Szövetsége". A szövetséget a horvát bélyeggyűjtő egyesületek alapítottak, amelyek az akkori köz- és államjogi viszonyoktól függetlenül sem helyeztek súlyt a magyar filatelistákkal való kapcsolatok ápolására. Bár Magyarországon szövetség még hosszú éveken át nem volt, mégsem volt a horvát szövetségnek magyar tagegyesülete. Az eddig ismertetett eseményekből nyilvánvaló, hogy a horvát filatelisták mozgalma kezdettől fogva a magyarokétól függetlenül alakult és fejlődött.

1896 őszén megalakult Budapest budai oldalán a „Budapesti Bélyeggyűjtők Egyesülete". Az alakuló közgyűlésen Szemerjai Kovács Károlyt választották elnökké. Az egyesület alapításának körülményeiről számunkra érdekes és tanulságos képet festett Alsó Ödön, mely a „Hungária Emlékkönyv"-ben jelent meg. Idézzük szavait: „LEHE 1884. óta gyűjtötte tekintélyesebb gyűjtőinket zászlaja alá. A történeti hűség kedvéért megemlítendő, hogy bár életre valóságát a LEHE bebizonyította, azonban nem töltötte be" teljesen azt a szerepkört, melyet talán tőle megkívánni lehetett volna. Hiányzott hazánkban oly hely, ahol a kisebb gyűjtők összejövén, szokásos csere-



Millenniumi levelezőlap

beréiket lebonyolíthatták volna. Így támadt többekben az a gondolat, hogy egy oly egyletet kell alapítani, mely szerényebb igényű gyűjtőket volna hivatva kielégíteni. Ez a vágy hozta létre 1896-ban a „Budapesti Bélyeggyűjtők Egyesülete" alakulását, mely összejöveteleit a budai oldalon tartotta. Érthető, hogy ezen egylet virágzásnak nem indulhatott, már azon oknál fogva sem, mivel szellemi életünk, s így a bélyeggyűjtés súlypontja nem Budán, hanem Pesten van, kettős fővárosunkban. Ezen egylet tehát még mindig nem pótolhatta teljesen az érzett hiányt." Az itt idézett szöveg körültekintő diplomatanyelven fogalmazott stílusa ellenére is elgondolkoztató és sokat sejtető, mert nyilvánvaló, hogy a megfontolt szövegezés a társadalmi osztályok merev elkülönülésére vonatkozott, mely filatelista életünkre is kiterjedt. Az egyesület kétévi működés után megszűnt, tagjainak nagyobb része átlépett az akkor megalakult "Hungária"-ba, melyet az 1898-as év eseményeinek keretében ismertetünk.

1898-ban Pozsonyban megjelent Dessewffy Miklós kiváló filatelistánk munkája „Magyarország levél és újságbélyegei" címmel. A terjedelmére

szerény 12 oldalas füzet (ára 10 fillér volt!) mégis fejlődést jelentett, mert nem üzleti árjegyzék, vagy ehhez hasonló, hanem az addig megjelent magyar bélyegek szakszerű ismertetője volt.

1898-as év őszén megindult a szervezkedés egy újabb egyesület alapítására. Ezeken az összejöveteleken, melyeket az egykori Teréz (ma Lenin körúton levő Sztanoj kávéház különtermében tartottak, részt vettek a „Budapesti Bélyeggyűjtők Egyesülete" tagjai is számosan.

1898-ban Karánsebesen (l. 1895.) Hulita Róbert kiadásában megjelent a „Südungarische Briefmarken Zeitung". (Délmagyarországi bélyegújság.) összesen 4 szám jelent meg. A negyedik szám kiadója Hulita Vilmos volt. A kiadó személyében történt változás sem tudta megakadályozni a lap megszűnését, annak ellenére, hogy a német nyelven szerkesztett lap kiadói a német bélyeggyűjtőkre alapozták lapuk sorsát.

Egyidejűleg Szatmáron Sipos Antal kiadásában magyar nyelven szerkesztett lap indult „Postaérték-gyűjtők Hirdetési Lapja" címmel. A harmadik szám kiadása után a lap megszűnt. Bámulatos, hogy ennyi kudarc után még mindig akadt vállalkozó szellem szaklap kiadására.

Pozsonyban Dessewffy Miklós kiadta már ismertetett munkájának második bővített kiadását „Magyarország levél és újságbélyegei 1871−1898."címmel.

1898 őszén gyűjtőinket valósággal lázba hozta az a hír, hogy levélboríték os (Magyar Bélyegek árjegyzéke 15−67 számúak) rajzú krajcáros bélyegeinkből a legelképzelhetetlenebb tévnyomatok és kétoldalú nyomatok, kettősnyomatok (kb. 0,2−0,5) képeltolódással, kettősfogazatok kerültek gyűjtői forgalomba. Fogazatlan, hibás értékjelzésű, felcserélt értékjelzésű, képes oldalon gumizottak, alapnyomás nélküliek tarkították a „ritkaságok" elképesztően magas számát. A csendben megindított nyomozás gyors eredménnyel járt. Szecsődy Kálmán az államnyomda ellenőre megbízást kapott, hogy a nyomdában összegyűlt selejtet a Drasche-féle téglagyárban bizottságilag semmisítse meg. Az anyag jórészét a megsemmisítés elől elvonta és a névérték többszöröséért gyűjtőknek eladta. A rendőrség a még Szecsődy birtokában megtalált anyagot lefoglalta, majd bizottságilag megsemmisítette. A gyűjtők körében értékesített darabok összeszedésére és megsemmisítésére nem volt mód. Ez a „Szecsődy ügy" hiteles története, melyről a külföldi szaklapok egész sora megemlékezett.

1898. december 1-én Szekula Béla, Budapest, kiadásában megjelent a „Levélbélyeggyűjtők Lapja". E címen összesen egy szám került kiadásra. Amint majd látni fogjuk, a kudarc ellenére sem hagyott fel Szekula szaklapkiadási tevékenységével.

1899. március 1-én Arany Mór szerkesztésében és Faludi Zsigmond kiadásában újabb szaklap indult Budapesten. A június 20-án megjelent negyedik szám volt az utolsó.

Az év elején Mährisch Ostrauban (Ostrava) megjelent H. Mittelmann könyve: „Katalog aller existierenden Briefmarkenzeitungen". (A megjelenő összes bélyegszaklapok katalógusa.) Sajnos a magyar lapok ismertetése a könyvben hézagos.

1899. április 7-én, a féléve folyó szervezési munkák befejeztével megala-

kult a „Hungária Magyar Bélyeggyűjtők Köre”, mely 1952. óta mint a MABÉOSZ II-ik kerületi köre ma is működik. Az alakuló közgyűlés a kör első elnökévé Dr. Dobsa Lászlót választotta meg. Ebben a körben tömörültek mindazok a bélyeggyűjtők, akik a már ismertetett okoknál fogva a „LEHE"-tagságot nem ambicionálták. Röviddel a kör megalakulása után a három évvel korábban alakult és időközben megszűnt „Budapesti Bélyeggyűjtők Egyesülete” azon tagjai is felvételüket kérték a „Hungáriába”, akik a kör megalakulása idején várakozó álláspontra helyezkedtek. A „Hungária” viszonya kezdetben a „LEHE"-vel barátságos volt, majd elhidegült és 1904-ben kifejezetten ellenségessé fajult. A kezdeti filatéliai szakvita (levélborítékrajzú bélyegeink metszőjelei volt a vita tárgya) személyeskedéssé fajult, mely a „Hungária” alapjait is megrendítette. A tagok közül igen sokan kiléptek és többségükben a „LEHE” tagjai lettek. Az akkori vezetők már a „Hungária” felosztásának gondolatával foglalkoztak, amikor Karánsebesi Rácz Adorján személyében új elnököt választottak. Az új vezetőség aránylag rövid idő alatt legyűrte a válságot, a kilépett tagok nagyrésze visszatért a „Hungária"-ba. A „LEHE"-vel való kapcsolatok is normalizálódtak.

1899-ben német nyelven Prágában megjelent H. Kropf kitűnő műve:„Die Abstempelungen der Marken von österreich-Ungarn und Lombardei-Venetien.” (Ausztria-Magyarország és Lombard-Velence bélyegeinek lebélyegzései.) Ez a mai igényes szemmel nézve is magas színvonalú és reprezentatív kiállítású könyv annak ellenére, hogy külföldön és német nyelven jelent meg, a magyar szakirodalom sorában említendő, mert valóságos kútforrása az 1850−1858 közötti magyarországi postai lebélyegzéseknek.

1899. november 1-én „Bélyegvilág” címen Nagyváradon újabb szaklap jelent meg. Az 1900. január 5-én megjelent második számmal a lap megszűnt.

Az 1900-as századforduló idejében Budapesten kívül Arad, Brassó, Karánsebes, Kassa, Kolozsvár, Lúgos, Nagybánya, Nagykároly, Nagyvárad, Pozsony, Temesvár, Szabadka, Ungvár, Zombor és Zsolna azok a városaink, ahol a jelek szerint már szép számmal voltak bélyeggyűjtők. Részben egyesületek kereteiben, nagyrészben azonban asztaltársaságokként jöttek össze, s ez az oka nyomtalan megszűnésüknek. Sok volt azoknak a gyűjtőknek is a száma, akik minden belföldi alakulástól távol tartották magukat. Ezeknek egy része külföldi egyesületek tagja volt. Szép számmal voltak olyan gyűjtők is, akik minden filatelista szervezettől távolmaradva, beérték egy nívós külföldi szaklap előfizetésével.

Ebben az évben a „LEHE” elnökségében Richter Lajost Schomann Antal váltotta fel. A változás oka személyi természetű volt, így azzal felesleges bővebben foglalkozni.

1900. szeptember 1-én Temesvárott indult újabb szaklap. Rácz Ferenc lapját német nyelven jelentette meg. Címe: „Internationale Briefmarken Börse” volt. (Nemzetközi Bélyegtőzsde.) A lap főleg kereskedelmi célokat szolgált. Összesen egy szám jelent meg.

1901-ben Somossy István ismert szakírónk munkája jelent meg a „Bélyeggyűjtés Kézikönyve". A címben foglalt megnevezéssel szemben a mű vékony kis füzet volt, melyet 30 fillérért árusítottak. Ugyanekkor jelent meg Gömöry

Lajos magyar bélyegeket ismertető kis füzete, az előbbinél jóval kevesebb mondanivalójával.

1901. július 1-én jelent meg Szekula Béla kiadásában Budapesten a századforduló és az első világháború közötti évek legtartalmasabb és legrendszeresebben megjelenő szaklapja. Kezdetben csak német nyelven, később magyarul is. Címe: „Szekula Briefmarken-Verkehr" volt. (Szekula-féle bélyegforgalom.) Az első három szám Budapesten, a negyediktől a harmincadik számig Genfben, a 38. számtól kezdve ismét Budapesten jelent meg a lap. Az októberi számban olvasható cikk szerint a „LEHE" új elnökének Schomann Antalnak birtokában van a világ legszebb és legteljesebb Törökország gyűjteménye. A legdrágább bélyegekből is 200−300 különféleszínű, fogazású, nyomású, felülnyomású és rendellenességű példány dicséri Schomann Antal kitűnő filatelista képzettségét és jó ízlését. Teljes bélyeggyűjteménye pedig az Osztrák-Magyar Monarchia egyik legteljesebb és legértékesebb gyűjteménye. A lap decemberben kiadott számában Szekula bejelentette, hogy vállalatát Genfbe helyezte át és lapját változatlan címen szintén Genfben jelenteti meg.

1901. július l én egy második szaklap is kiadásra került. A lap címe:„Levélbélyeg forgalmi közlöny" volt. Sárkány és Fekete bélyegkereskedők kiadásában megjelent lap második számot nem élt meg.

1902. januári számában Szekula lapja felhívást közölt nemzetközi szövetség alapítására. A szövetségben nem egyesületeket vagy szervezeteket, hanem személyeket kívánt tömöríteni. Februári számában már közölte a 25 alapító tag nevét, akik tíz országból jelentkeztek. Ezek között volt Magyarország is, ahonnan dr. Bihari Jenő és Sivó Jusztin voltak alapító tagok. A szövetség lényegében egy nemzetközi cserealakulat volt, mely a bélyegcserén kívül a hamisítás elleni küzdelmet is hirdette. 1902 júliusában Nagyszebenben élt kiváló filatelistánk Dr. Szalay Béla is belépett a szövetség tagjainak sorába. A szövetség taglétszáma ebben az időben 114 fő volt. A lapról és a szövetségről további ismertetéseket a későbbi évek eseményeinek keretében közlünk.

1902-ben „Bélyeggyűjtő" címmel lapot indított a „LEHE". A lap a következő évek folyamán többször megszűnt és többször ismét megindult. A korábbi fellengős és üzleti vonatkozású, lapcímek sorában végre akadt egy, mely nemes egyszerűségével a „Bélyeggyűjtőt" választotta címéül.

1902-ben német nyelven és Prágában megjelent H. Kropf újabb kitűnő műve a „Die Postwertzeichen der Österr-Ungar. Monarchie". (Az Osztrák-Magyar Monarchia postai értékcikkei.) A magyar bélyegekkel alapos részletességgel foglalkozott. Filatelistáink még ma is előszeretettel használják.

1902-ben került kihirdetésre az 1901. VII. tc. Ennek 22-ik §-a már jó előre eldöntött egy olyan filatelista körökben keletkezett vitát, melyet röviden „Peterdi"-féle vitának neveztek. A századforduló előtti és utáni években megszaporodott a tengeri úton továbbított posta, melyet a bélyeggyűjtőkegy része előszeretettel gyűjtött. Az évek folyamán egyre több olyan tengeri úton szállított levél került gyűjtőink albumaiba, melyeket fantasztikusnál fantasztikusabb lebélyegzések díszítettek. A filatelista kutató munka kiterjedt e levelekre is és megállapítást nyert, hogy azokat olyan hajókon alkal-

mazták, melyeken Peterdi Sándor volt a kapitány. Éveken át folyt vita, hogy e bélyegzések szabályszerűek-e, vagy jogellenesek. Nem érthető, miért kellett egy olyan kérdésen vitatkozni, melyet a bevezetőben említett törvényes rendelkezés már eleve eldöntött. Közismert a „gyűjtői elfogultság" és csak ezzel magyarázható, hogy e levelek tulajdonosai hallani sem akartak arról, hogy e ritkaságok álritkaságok. A legképtelenebb indokolásokkal és magyarázatokkal igyekeztek a tárgyilagosan vizsgálók megállapításaival szemben vitázni, ami sokszor a személyeskedésig fajult. A hosszú vitában elhangzott érvekés ellenérvek helyett egyszerűbb és meggyőzőbb a vonatkozó törvényes rendelkezések ismertetése.

A tengereken, illetve a tengerjáró hajókon történő posta szállításra postánk két magyar tengerhajózási társasággal kötött megállapodást. Ezek az „Adria Magyar Tengerhajózási Részvénytársulat" (vezérigazgatósága Budapesten, V. Zoltán u.-ma — Beloiannisz utca — 18. sz. alatt volt) és a „Magyar—Horvát Tengerhajózási Vállalat Részvénytársaság" (Ungaro-Croata). Az Adriával kötött szerződést szabályozta a bevezetőben említett törvénycikk, melynek 22 §-a a következőkben rendelkezik: 1. Az Adriát, amennyiben azt a kereskedelemügyi miniszter a postai forgalom közvetítésére felhasználja, a postaüzemhez tartozó közegnek tekintik és mint ilyen a postatörvényeknek és szabályoknak alá van vetve. 2. Az „Adria" a levélpostai küldemények szállítását és közvetítését ingyen teljesíti. 3. Oly helyekre, hol postahivatal nincs,köteles az „Adria" bárhova szóló postát átvenni és a postai intézetnek továbbadni, ha a feladó magyar posta útján kívánja a közvetítést.

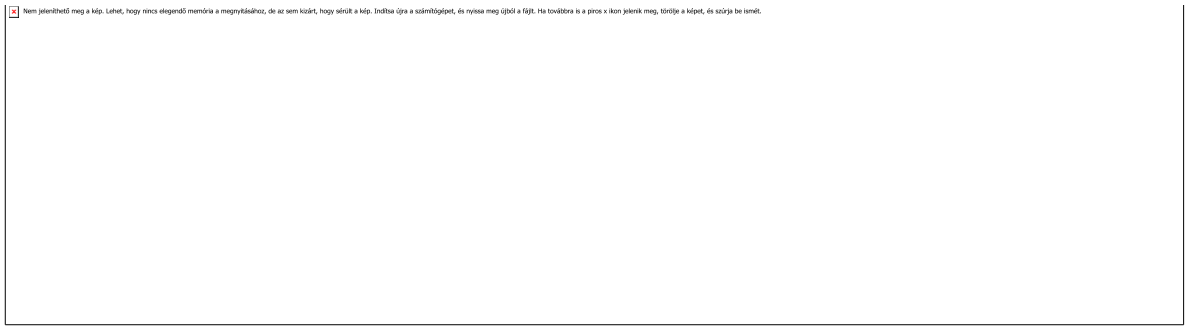
E törvényes rendelkezés alapján az „Adria" vezérigazgatósága a következő kezelési utasítást adta ki alkalmazottai részére: Utasítás! „Az „Adria" azon közegei számára, akik a tengeri hajókon feladott levelek kezelésével vannak megbízva. A kereskedelemügyi minisztérium 1892. június hó 4-én kelt 36783/1892. P.T.R.T. 37. sz./ és 1893. december hó 16-án kelt 87483/P.R.T.79."sz./ számú rendeletei értelmében az 1891. évi július hó 4-én Bécsben kötött „Egyetemes postaszerződés" 11. cikk, 3. §-a akként módosul, hogy a hajók levélgyűjtő szekrényébe dobott, vagy a hajóparancsnok kezeihez szolgáltatott levelek bérmentesítésénél különbséget kell tenni aszerint, amint a hajó a levélfeladás idejekor A) a kikötőben horgonyzott, vagy B) a nyílttengeren volt.

A) A kikötőben ugyanis csak a kikötő országának bélyegei használhatók. Pl. Magyar kikötőben csak magyar, osztrák kikötőben osztrák, angol kikötőben angol, török kikötőben török, vagy az ottani osztrák, német stb. postánál érvényes bélyegek használhatók.

B) Nyílt tengeren ellenben kizárólag azon ország bélyegei érvényesek, amely országé azon hajó, amelyen a levél feladatott. Tehát az „Adria" hajóin a nyílt tengeren csupán magyar postabélyegek érvényesek. Más bélyegekkel ellátott levél bérmentetlennek tekintendő és ahhoz képest kezelendő.

Ezek szerint a levelek kezelésével megbízott közegek feladatát képezze: 1. Hogy a nyílt tengeren a szekrénybe dobott leveleket a kikötőbe való közvetlen beérkezés előtt kiemeljék, s úgyszintén a bedobott leveleket közvetlenül a kikötőből való elindulás előtt külön emeljék ki és ezeket, mielőtt külön becsomagolják, megvizsgálják, hogy a fenti rendelet szerint vannak e bérmentesítve? Ha pl. a nyílt tengeren bedobott levélre egy angol, vagy osztrák

stb. bélyeg volna felragasztva, úgy a bélyeget bekerítve, melléje színes irónnal feltűnő nulla írandó, jelezvén ezzel a bélyeg érvénytelenségét. 2. Minden egyes, a nyílt tengeren feladott, tehát magyar postabélyeggel ellátott levelet tartoznak a bélyeg mellé „Paquebot” feliratú bélyegző lenyomatával ellátni. 3. Úgy a kikötőbe való közvetlen beérkezés, mint a kikötőből való közvetlen elindulás előtt kiemelt leveleket külön-külön csomagokba csomagolják és ezen lezárt levélcsomagra az előírt mintájú címzésen kívül a „Paquebot” jelzés és a továbbító hajó neve feltüntetendő."

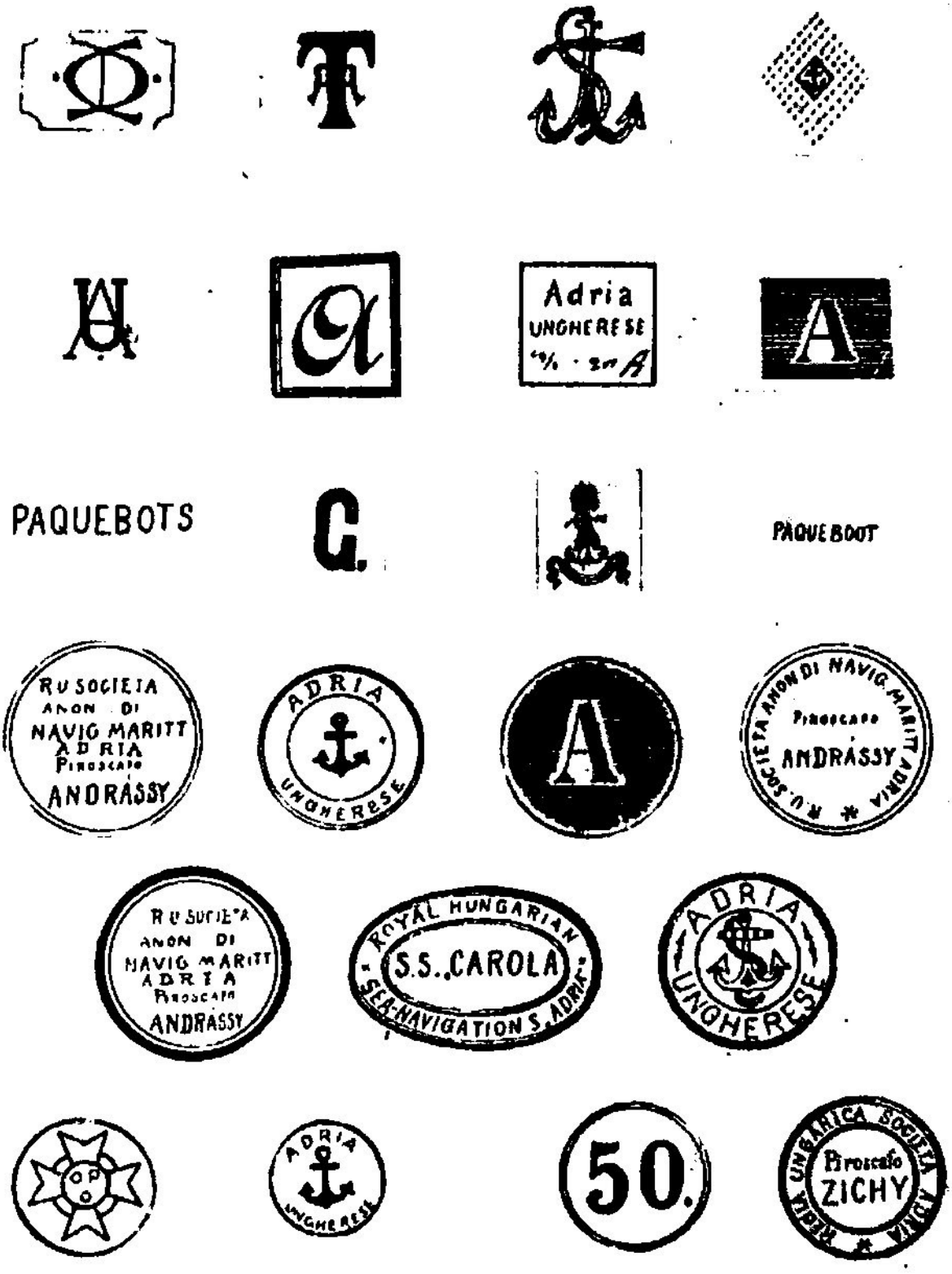


Peterdi-féle szabályos bélyegzések
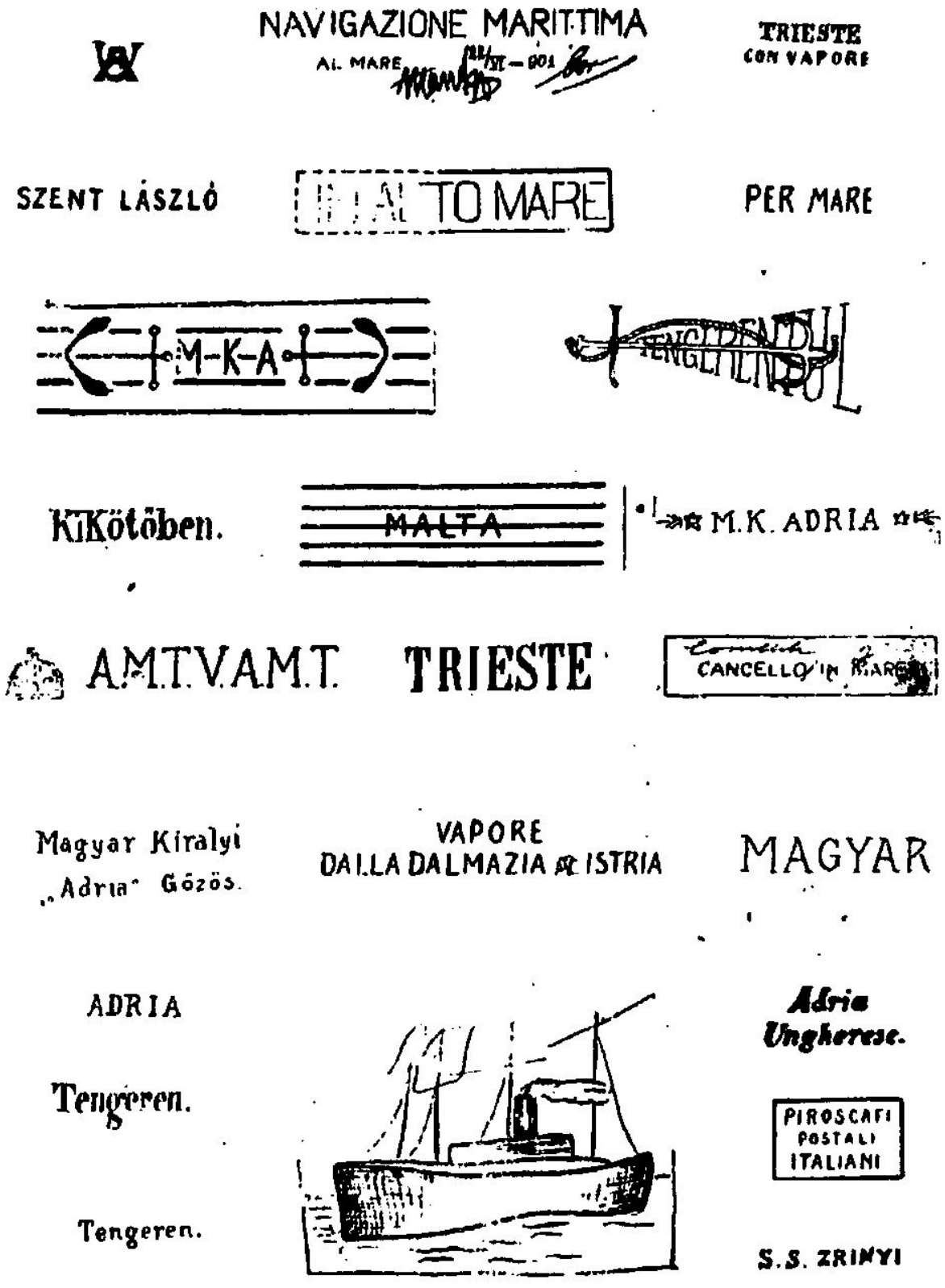
A filatelisták vitáját követő vizsgálat alkalmával Peterdi Sándor azzal érvelt, hogy az „Adria” köteles postai szállítmányokat továbbítani és a törvény hivatkozott 1. pontja szerint a postai forgalom közvetítési munkájában az „Adria” alkalmazott „a postaüzemhez tartozó közegnek tekintetik és mint ilyen a postatörvényeknek és szabályoknak alávetett". Bár sem az „Adria"-val kötött szerződés, sem az „Adria” által kiadott utasítás nem tartalmazott előírást a küldemények postai lebélyegzésére, ő mint a hajó parancsnoka és egyben a hajóposta főnöke jogosult volt a hajóval továbbított postát általa készíttetett bélyegzőkkel lebélyegeztetni. Peterdi e védekezését vették át kritika nélkül a szóbanforgó levelek tulajdonosai. Álláspontját kiegészítették azzal, hogy a posta éveken át hallgatólag tudomásul vette a bélyegzők használatát, jogosultságukhoz így kétség sem fér.

Peterdi érvelése helytelen és önkényes, mert a rendelet bélyegzés tekintetében is rendelkezett, amikor előírta a „Paquebot” bélyegző használatát, így felesleges volt arra is kitérni, hogy ezenkívül más bélyegzőt használni tilos. Peterdi védekezésének jóhiszeműségét kizárja az a tény, hogy az idők folyamán közel 50 féle bélyegzőt készíttetett és használt.

Vállalata fegyelmi büntetéssel sújtotta és eltiltotta bélyegzőinek használatától. Ez nem sok eredménnyel járt, mert rövid idő után ismét használni kezdte a már eltiltott bélyegzőket. Újabb fegyelmi következett, melyben ismét régebbi érveit használta. Hajóparancsnokságából leváltották és irodai beosztást kapott. Amilyen rossz postafőnök, olyan kitűnő kapitány volt és nyilván erre való tekintettel aránylag rövid idő után ismét hajóra vezényelték. Kezdetben nem is volt baj, de rövidesen ismét szaporodni kezdtek a Peterdi-féle levelek. Újabb feljelentések, majd harmadik fegyelmi tárgyalás, melyet



Peterdi-féle szabálytalan bélyegzések



Peterdi-féle szabálytalan bélyegzések

a társaság kötelékéből való eltávolítása követett. Támadói is túllőttek a célon, amikor bélyegzéseit kivétel nélkül kifogásolták. Ezek közül négynek a használata jogos volt, mert a „Paquebot" bélyegzés alkalmazása nemcsak joga, hanem kötelessége is volt. Miután a bélyegző alakjára hivatalos előírás nem volt, azt tetszése szerinti módon és kivitelben készíttethette. Rendelkezéshiányában joga volt betűtípusokat választani, ezeket megváltoztatni, keretbe, vagy részleges keretbe foglaltatni, ezeket szabályszerűen használhatta. Ezekből négyféle volt, melyeket külön mutatunk be. Nem volt joga a szó írásmódján változtatni, ezért a „Paqueboot" vagy „Paquebots" szövegű bélyegzés szabálytalan. Ezek az önkényesen készített bélyegzések keretében a 38. oldalon láthatók.

1903. február 1-én rövidebb szüneteltetés után ismét megjelent a „LEHE" kiadásában „A Bélyeggyűjtő". Szerkesztő: Schomann Antal (A „LEHE" elnöke), főmunkatársak: Dr. Déry Ernő, Szécsy Artúr és Trebits Gyula.

1901. szeptember havi számában Szekula Béla lapja a „Briefmarken-Verkehr" (Bélyegforgalom) képes riportot közöl Budapestről. A cikkíró Szekula szerint abban az időben 200−300 gyűjtő volt hazánkban. A már korábban említett Schomann-féle törökországi gyűjteményt világviszonylatban is egyedülinek tartja. Második helyen említi Richter Lajos gyűjteményét, melyet az akkori koronában, amikor 5 korona egyenlő volt 1 dollárral, többszázezer koronára becsült. Névszerint említi még Dr. Déri Ernő, Dr. Klau Pál, Kunz Ferenc, Pollatschek Sándor és Rédey Miklós gyűjteményeit, mint határainkon túl is ismert és élvonalba tartozó gyűjteményeket. Cikkében ezután kitér arra, hogy Budapest lakosságának számához viszonyítottan a bélyeggyűjtők száma feltűnően alacsony. Ezt többek között a pedagógusok elutasító magatartásával magyarázza. A legtöbb iskolában, ha egy tanulónál bélyeget találnak, a tanulót megverik és ráadásul bélyegeit elkobozzák. Ilyen körülmények között a filatélia eszméjének terjesztése majdnem lehetetlen. Megemlítette azt is, hogy az egyedüli komoly magyar egyesületnek, a „LEHE"-nek többezer koronás vagyona van. Ezt a komoly összeget azonban nem egy nívós szaklap megjelentetésére, vagy szakkönyvek kiadásának elősegítésére fordítják, hanem az egyesületi vezetők egymásközti megajándékozására szolgál.

1903. október l én „Hungária" címmel új szaklap jelent meg. Szerkesztő Alsó Ödön, kiadó a „Hungária Magyar Bélyeggyűjtők Köre" volt. A lap első öt száma után a rendszeres kiadása megszűnt. A későbbi idők folyamán egy-egy szám elvétve még megjelent, majd a lap véglegesen megszűnt.

1903 októberében a Szekula alapította nemzetközi szövetségnek több mint 300 tagja volt. A háromszázadik tag a budapesti Lahm Károly volt. Ebben az időben háromszáz tagú filatelista szervezet nemzetközi viszonylatban is rendkívül ritka volt. A „LEHE"-nek ugyanekkor 70 körül volt a taglétszáma.

1903. december 28-án Pozsonyban is megalakult a Szekula-féle szervezet pozsonyi helyi csoportja. Elnökké a jó nevű szakírót: Somossy Istvánt, vezetőségi tagokul Selley Tivadart és Borsitzky Gyulát választották. Mindkettő Budapesten is ismert gyűjtő volt. A szervezet taglétszáma a pozsonyi csoport megalakulásával meghaladta a négyszázat.

1904. januárjában Lőcsén megalakult a „Magyar Bélyeggyűjtők Csere Társasága". Alapítója és vezetője Bacskay Miklós volt. A jóváhagyott alapszabályok nélkül, asztaltársaságként működött társaság tagdíjat nem szedett. Évekig működött, megszűnésének okait, idejét nem ismerjük.

1904-ben Temesvárott is szerveztek bélyeggyűjtő nemzetközi cseretársaságot, mely szintén asztaltársaságként működött. Több ország gyűjtőivel

létesítettek cserekapcsolatot és forgalmukat nyomtatott értesítőkkel növelték. Az éveken át működött szervezet megszűnésének körülményeiről adatokat nem találtunk.

1904. február 10-én megjelent számában a Szekula-féle „Briefmarken-Verkehr" (Bélyegforgalom) bejelentette, hogy vállalatát, lapját, valamint az általa alapított nemzetközi szövetség székhelyét (l. 1901-nél!) Budapestre visszahelyezte. A lap főszerkesztője Dr. Bihari Jenő ismert filatelista lett.

1904. április 1-én megjelent számában „A Bélyeggyűjtő" c. lap címoldalán közölt cikkéből idézzük minden kommentár nélkül a következőket: „Amíg a külföldi filatelista öntudatosan és nyíltan csatlakozik hazája egyesületeihez, mert tudja, hogy működése csak az egylet, a közösség védőszárnyai alatt lehet valósággal eredményes, addig a magyar gyűjtő elrejtőzik és csak erőszakkal vonható be az egyleti kötelékbe." Legrégebben működő egyesületünknek a„LEHE"-nek ebben az időben 52 tagja volt!

1904 decemberi számában „A Bélyeggyűjtő" ismét korképet közöl „Visszapillantás" című cikkében, mely jellemző akkori filatéliai viszonyainkra. Idézzük: „Bár eljuthatna e szerény szózat hazánk minden vidékén elég nagyszámban, de titokban (filatéliai szégyenkezésben) szenvedő gyűjtőinkhez, hogy levetve az álszemérem álarcát, nyíltan bevallanák filatelista voltukat és mindannyian tehetségük szerint, csatlakozva és összetartva folytatnák nemes kedvtelésüket, hogy ezáltal a külföld példájára a magyar filatéliának elismerést és tekintélyt parancsoló tényezővé való emeléséhez hozzájáruljanak. Felhívjuk, felkérjük tehát a magyar filatelistákat, hogy e téren való barátaikat, híveiket keressék fel rejtett odúikban, állítsák fel őket féltve ápolt albumaik mellől és serkentsék tömörítésre, magyar egyesülethez való csatlakozásra, hadd nőjön a szerény csemete terebélyes fává és majdan dús lombokat hajtván vetélkedjen a művelt nyugat hatalmassá fejlődött filatéliájával."

Az egykori lapokban olvasható cikkekből megállapítható, hogy a századfordulót követő években hazánkban már többezer bélyeggyűjtő volt, akiknek csak egy töredéke volt valamelyik egyesület tagja. A nagyközönség lenézte, komolytalannak tartotta a bélyeggyűjtést, a filatélia lenézése korszellem volt és a bélyeggyűjtők többségében nem volt bátorság nyíltan az ósdi szellemmel szembehelyezkedni. Ezekben az években alakultak és tűntek el nyomtalanul következő szervezeteink: „Glória Erdélyi Bélyeggyűjtő Liga" „Győri Filatelisták Társasága", „Budai Bélyeggyűjtők Asztaltársasága" és a „Nagyváradi Filatelista Klub".

1905. február havában Szegeden megalakult a „Szegedi Levélbélyeg Társaság". Prodanovits fivérek voltak a szervezet megalapítói. Aránylag rövid ideig működött a társaság, megszűnésének körülményei ismeretlenek.

1905. február 20-án megjelent számában a Szekula-féle „BriefmarkenVerkehr" ismertetést közöl a nemzetközi szövetség munkájáról és közölte, hogy taglétszáma túlhaladta az ezres számot. Miután a tagnévsor pontos neveket és címeket tartalmazott, a közölt létszámot igazoltnak tekinthetjük. Ebben

az időben a világon több nemzetközi cserealakulat működött, de megközelítőleg sem ért el egyik sem ilyen magas taglétszámot.

1905. augusztusi számában ugyanez a lap Szekula bejelentését közölte, mely szerint címbeni lapja változatlan kiadása mellett párhuzamosan magyar nyelven szerkesztett lapot indított „Magyar Bélyeggyűjtő" címmel. A magyar lap szerkesztésével Szekula ismert szakírónkat László Sándort bízta meg. Figyelemre méltó tény, hogy Szekula lapja ebben az időben havonként pontosan jelent meg. Lapterjedelem 14x22 cm. méretben 50 oldal volt. A megjelenés rendszerességében, a szövegrész színvonalában, a lap példányszámában messze felülmúlta minden magyar laptársát és túlzás nélkül megállapíthatjuk,hogy semmiben sem maradt el a korabeli nyugati szaklapok színvonalától. Szövetségének taglétszáma ebben az időszakban meghaladta az 1500-as taglétszámot. Nem feladatunk, hogy Szekulának kereskedelmi tevékenységét tegyük bírálat tárgyává, de azt tárgyilagosan el kell ismernünk, hogy ha nem is önzetlenül, rendkívül sokat tett a magyar filatélia terjesztése és elismertetése érdekében.

1905 nyarán Széki Jenő kereskedő szerkesztésében és kiadásában újszaklap jelent meg „Bélyegújság" címmel. Néhány szám megjelentetése utána lap megszűnt. Szövegrésze még a korabeli lapok színvonalát sem érte el.

1905-ben Dessewffy Miklós jelentősen bővítve ismét kiadta 1898-ban megjelent művét. Érdekes, hogy írásában a fogazottat csipkézettnek, az átütéses fogazást átszurkáltnak nevezi.

1905. november-decemberi összevont számában „A Bélyeggyűjtő" c.lap szemrehányást tett Richter Lajosnak (a „LEHE" első elnöke volt!), hogy páratlan magyar gyűjteményét külföldre adta el, amikor arra itthon is lett volna vevő. A cikkíró szerint vevő a lipcsei Senf cég volt. A gyűjtemény felbecsülése és átvétele egy hétig tartott. A vételár értesülése szerint 200 000 korona azaz 40 000 dollár volt. A cikkíró szerint a Richter gyűjteményben komplett „Litográfia" ívek voltak.

1906 nyarán Temesvárott Abonyi Zsigmond „Levélbélyegtőzsde" címmel szaklapot indított. A sokoldalú Abonyi egyszerre volt MÁV tisztviselő, bélyegkereskedő (nyílt portálos üzlettel) és lapszerkesztő.

1906. augusztus 19-én Temesvárott megalakult a „Hunnia Bélyeggyűjtő Szövetség". Elnökké Fiatska Bélát, titkárrá Ürményi Dezsőt választottak. A „Hunnia" bélyegvizsgáló állomást is létesített, melynél a bélyegek vizsgálatát kiváló filatelistánk Rédey Miklós végezte. Ez utóbbi intézményétől eltekintve az egész „Hunnia" üzleti vállalkozás volt. A szövetségi forma adózási kedvezmények elérését szolgálta. Taglétszáma virágzása idejében sem haladta meg az ötvenes létszámot. (Alapszabályait a belügyminisztérium hosszabb huzavona után 1908. január 9-én hagyta jóvá.)

1907 nyarán Abonyi Zsigmond lapját a „Levélbélyegtőzsde"-t a temesvári „Hunnia" vette át. A lap címe „Levélbélyegtőzsde – Briefmarken Börse"volt. Két nyelven, magyarul és németül jelent meg. Szerkesztője Ürményi Dezső, kiadója Fiatska Béla volt.

1907 nyarán „A Nap" c. budapesti napilap bejelentette, hogy minden második vasárnapi számában állandó bélyegrovatot rendszeresített. Rovatvezetőnek az ismert szakírót Schaffer Dezsőt szerződtették. A lap rövidesen úgy a „LEHE", mint a „Hungária" hivatalos lapja lett. A lap 1907. augusz-

tus 23-i és szeptember 6-i számaiban hosszabban méltatja Turóczi Sándor kiváló filatelistánk egyedülállóan teljes osztrák posta Magyarországon gyűjteményét.

1907. szeptember 1-én Zágrábban tizennégy napig tartott bélyegkiállítás nyílt, melyet szakíróink egyike tévesen második kiállításunkként ismertetett: A bélyegkiállítás hivatalos címe, „Prva Hrvatska Philat" (Első horvát bélyegkiállítás) minden további kommentárt feleslegessé tesz.

1907 őszén a temesvári „Hunnia" is csatlakozott azokhoz, akik egy országos filatéliai csúcsszervezet megalapítását sürgették. Fejlődésünk e szakaszában az egyesületi közgyűlések egyik állandóan elhangzó követelése egy országos szövetség szervezése. Személyi féltékenység, kicsinyes klikkrendszer, emelkedettebb filatelista szellem hiánya — amint látni fogjuk — hosszú éveken át kerékkötője volt a szövetség alapítás gondolatának.

1907 októberében „Az Újság" c. napilap állandó bélyegrovatának szerkesztését a külföldre távozott Káldor Dezső helyett Schäffer Dezső folytatta.

1907 telén Kőszegen Popper Géza bélyegkereskedéssel próbálkozott és ezzel egyidejűleg „Bélyeggyűjtő" címmel lapot indított. Sem üzletével, sem lapjával nem boldogult és rövidesen mindkettőt megszüntette.

1908 elején Biró Gyula szerkesztésében és Nánási István kiadásában Nagybányán „Magyar Bélyegújság" címmel újabb szaklap indult.

Ugyanekkor Pancsován Bregovic bélyegkereskedő kiadásában megindulta „Levélbélyegtőzsde" c. lap. Inkább üzleti árjegyzék, mint filatelista lap volt, összesen háromszor jelent meg. A sok sikertelen lapindításnak és kiadásnak volt egy kétségtelenül pozitív oldala is. Mindegyik hozzájárult a maga módján a filatélia népszerűsítéséhez és terjesztéséhez.

1908-ban „Az Újság" c. napilap bélyegrovatában Szabó Imre ismert filatelistánk (később a „Pannónia Bélyegegyesület" egyik alapító tagja, cikket írt, melyben országos csúcsszervezet alapítására és országos bélyegkiállítás megrendezésére szólította fel a bélyeggyűjtő társadalmat. E felhívását „A Nap" e. lap 1908. november 1-én megjelent számában, valamint több szaklapban megismételte.

Szekula lapja „Briefmarken-Verkehr" 1908. június 20-i számában megkezdte akkor még Fiumében élt kitűnő szakírónk, Bíró Marcell a magyar bélyegek szakszerű feldolgozását tárgyaló munkájának folytatásos ismertetését.

1908. november 29-én a budapesti II. ker. Társaskör keretében megalakult a bélyeggyűjtő szakosztály. A Fő utca 83. sz. alatt működött alakulásvezetői Katona Dezső, Káldor Dezső, Sommer Lajos és Vorsatz Lipót voltak. A kezdetben jól működő és viszonylag nagy taglétszámú szakosztály megszűnésének körülményei nem ismeretesek.

1908. december 13-án a „Hungária" választmányi ülésén Rácz Adorján elnök bejelentette, hogy az egyesület magyar gyűjteményének gyarapítására történt felhívás folytán annyi adomány érkezett, hogy azok révén máris egy igen értékes és szép gyűjtemény van együtt.

1908 végén megjelent Prágában H. Kropf „Die Postwertzeichen der Österr.Ungar. Monarchie" (az Osztrák-Magyar Monarchia postai értékcikkei) 1902-ben kiadott művének bővített újabb kiadása.

1909. február 20-i számában a Szekula kiadásában megjelent „Magyar

Bélyeggyűjtő" c. szaklap (ötödik évfolyam, 6-os szám) cikket közöl, melyhez különösebb kommentár nem szükséges. A cikk címe: Az Amerikai Egyesült Államok magyar nyelvű postautalványai. Idézzük: „Sok ember véres verejtékkel szerzett fillére veszett el az amerikai bankárok kezén. A szegény munkás ugyanis ezekre az igen sokszor megbízhatatlan emberekre kényszerült bíznia hozzátartozóinak szánt pénzt, mert angolul nem tud, s így a posta útján nem tudta elküldeni. Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter közbenjárására magyar szövegű postautalványokat készíttetett az amerikai posta, hogy a sok visszaélésnek végre elejét vegye."

1909. március 7-e és 14-e között megrendezték az „Első Magyar Országos Bélyegkiállítást az Iparművészeti Múzeumban. Nemzetközi mértékkel mérve is komoly teljesítmény volt, amit a 10 éves fennállását ünneplő „Hungária" tagjai végeztek. Mint örvendetes tény említendő, hogy a munkában másik nagy egyesületünk a „LEHE" tagjai is segédkeztek. A kiállítással részletesen foglalkozunk, mert ez volt első valóban országos méretű kiállításunk és a kiállítás elemzésével érdekes képet kapunk a századfordulót követő évek magyar filatéliai színvonaláról. Ezen keresztül az olvasó maga is lemérheti egyrészt az 1884-től való fejlődés, másrészt az azóta elmúlt fél évszázad filatéliai előrehaladásának mérvét.

A kiállítás csoportbeosztása a következő volt: 1. Általános gyűjtemények, 2/a Magyar különleges gyűjtemények, 2/b Külföldi különleges gyűjtemények, 3. Okmány, reklám stb. bélyegek és hamisítványok, 4. Ifjúsági gyűjtemények, 5. Szakirodalmi termékek, 6. Általános érdekű tárgyak. Az első csoportban 34 gyűjtemény szerepelt, közöttük Popovits Mirkó híres osztrák és Lombard-Velence gyűjteménye. A 34 gyűjtemény közül 26 budapesti, 1 pécsi, 1 balassagyarmati, 1 gyulafalvi, 1 dévai, 1 bihácsi, 1 nagykátai, 1 bécsi és 1 grazi volt. Figyelemre méltó körülmény, hogy a temesvári gyűjtők közül, bár számukat abban az időben kétszázra becsülték, összesen csak 1 kiállító akadt. A vidéki bélyeggyűjtő központok mint Karánsebes, Pozsony, Szeged, Debrecen stb. távolmaradásukkal tüntettek. Az említett 1 temesvári gyűjtő pedig a kiállítás idejében már Nagykátára költözött.

A 2/a csoportban 9 gyűjtemény vett részt, melyből 8 budapesti és 1 rábakecöli volt. A 2/b csoportban 22 gyűjtemény nevezett. E csoportban 18 budapesti, 1 pécsi, 1 brassói, 1 pöstyéni és 1 bécsi gyűjteményt állítottak ki. A negyedik csoport ifj. Walla Géza kardosróti ifjúsági gyűjtő kivételével kizárólag budapesti fiatalokból állt.

A kiállítás viszonylag leggyengébb része az ötödik csoportban kiállított szakirodalmi termékek gyűjteménye volt. Összesen 8 kiállító a következő művekkel szerepelt: a) Schomann Antal a „LEHE" közlönyének 4 évfolyama. b) Abonyi Zsigmond bélyegkereskedő „Philatelista előjegyzési és postakönyv"-e c) Szczerban Testvérek bélyegkereskedők, Rzeszov bélyegnaptára. (Ez a város annak idején Galíciához, ma Lengyelországhoz tartozik.) d) Rudolf Friedl, Wien bélyegkereskedő, aki „több saját kiadású gyűjtőkönyvet" állított ki. e) Gömöry Lajos „A magyar posták dolgai" c. kis füzete.) Prückler Klára bélyegkereskedő: „Bélyegtartók felesleges bélyegpéldányok megőrzésére", g) Somossy István: „Bélyeggyűjtők Kézikönyve" (kis füzet) egy bélyeggyűjtés tankönyvének tervezete és különböző lapokba írott szakcikkei.

h) Szekula Béla bélyegkereskedő: „Magyar Bélyeggyűjtő” és egyéb szaklapok csoportos kiállítása. Amint az idézett felsorolásból megállapítható, valóban szakkönyvet csak a bécsi Friedl cég állított ld. Ezek is német nyelvűek voltak, míg a magyar szakirodalmat Somossy és Gömöri füzetei képviselték. Mivel magyarázható, hogy ebben az amúgyis vérszegény csoportból még Dessewffy Miklós 1898-ban, majd 1905-ben kiadott munkái is hiányoztak?

A hatodik csoport 13 kiállítója közül kiemelkedett a postaigazgatóság kiállítási anyaga. A magyar bélyegek előállítását mutatta be kezdve a papiros előkészítésétől egészen a teljesen kész bélyegekig. Ezenkívül több vitrinben állítottak ki érdekes postai régiségeket. Figyelmet érdemelt e csoportban Gustav Maschner Böhmisch-Leippai filatelista következő című kiállítási anyaga: „Európa gyűjtemény, mely egy felső kereskedelmi iskola tanszer gyűjteményének kiegészítő részeként állíttatott össze”. A csoport többi anyaga inkább filatéliai furcsaságok gyűjteménye volt. Pl. „Egy üveg kocka 1 millió osztrák bélyeget foglalva magában". Bélyegekből összeállított különféle képek. A Nyomorék Gyermekek Országos Otthona tanulói által „Bélyegekből készített dísztárgyak".

A 70 oldalas kiállítási katalógusból 14 oldal hirdetés volt. Ezeknek a díja, valamint a katalógus 80 filléres eladási árából befolyt összeg fedezte a kiállítás költségeinek egy részét. A bécsi Friedl cég két oldalas hirdetésének szövegéből említésre méltó, hogy a cégtulajdonos törvényszéki hites bélyegszakértőnek hirdette magát, amiből önként következik, hogy már abban az időben sem volt hiánycikk a bíróságon folytatott bélyegper.

Az a tény, hogy a „Hungária” tagjai a „LEHE” tagjainak segítségével a mi akkori viszonyaink között reprezentatív méretű országos kiállítás megrendezésére vállalkoztak, minden elismerést megérdemel. Ezen a tényen még az sem változtat, hogy a vidék nagy része — általunk ismeretlen okokból — távollétével tüntetett. Az ismert vidéki gyűjtemények közül az élvonalba tartozók egyike sem vett részt a kiállításon. A távolmaradások okairól található adatok annyira ellentmondóak, hogy az igazság felderítése eddig nem volt lehetséges.

A kiállítás bírálóbizottságában a következő filatelisták vettek részt: Dessewffy Miklós, Gelber József, Herpka Károly, Kunz Ferenc, Rácz Adorján, Schomann Antal és Szécsy Artúr. A bizottság személyi összetételének érdekessége volt, hogy bár a kiállítást a „Hungária” tagjai rendezték, a bírálók többsége a „LEHE” tagjai sorába tartozott.

A kiállítás aranyérmeit a következő kiállítók kapták: Popovits Mirkó magyar gyűjteményéért (melyben páratlanul tökéletes volt a Zala-Somogyi Gőzhajótársaság bélyegeinek és leveleinek feldolgozása). Langer Géza ónémet államok gyűjteményéért. Rudolf Friedl ismert bécsi bélyegkereskedő és szakkönyvkiadó világritkaságaiért. Gelber József Amerikai Egyesült Államok gyűjteményéért. Sterk Izidor francia gyűjteményéért. Schmidt József „Levante” gyűjteményéért. Ez utóbbi nem csak gyűjteményéért, hanem a kiállítás megrendezése körül végzett kimagaslóan jó munkájáért is. Aranyozott ezüstérmet Khayl Elemér Svájc, Portugália, Kréta és Sanghaj komplett gyűjteményéért, Dr. Kormos Tivadar magyar különlegességek gyűjteményéért,Turóczi Sándor magyar, osztrák és Bosznia gyűjteményéért, Goldschläger

Sámuel angol gyarmati gyűjteményéért, Fiatska Béla osztrák posta Magyarországon levélgyűjteményéért.

Az ismertetésből kitűnően akkori gyűjtőink érdeklődési és gyűjtési területe majdnem az egész világra kiterjedő volt. Ez annál is inkább dicséretre méltó, mert a fejlettebb fokon álló német filatélia csupán hazájának és a velük szomszédos országok bélyegeinek gyűjtésére korlátozódott. A korabeli német, angol és francia szaklapokban állandóan visszatérő és ismétlődő bírálat olvasható a német bélyeggyűjtők szűklátókörű és soviniszta gyűjtési irányáról. Ez a vád a mi gyűjtőinket nem érhette.

Ismételten megállapítandó a kiállítással kapcsolatosan az a sajnálatos tény, hogy akkori gyűjtőink nem igényelték, sőt még csak nem is segítették szakirodalmi művek és színvonalas szaksajtó kiadását, mert ezzel és csakis ezzel magyarázható, hogy a sok kezdő vállalkozás sorra megbukott, szakmunkák kéziratai pedig kiadatlanul maradtak és ezzel számunkra örökre elvesztek. Ilyen körülmények között az is érthető, hogy kiváló filatelistáink nagy része, akikben pedig volt tehetség kitűnő munkák megírására, nem ambicionálták, hogy íróasztalfiókjuk számára szakműveket írjanak. Bírálnunk kell a „LEHE" és „Hungária" akkori vezetőinek egyesület vezetési szemléletét, mert önző érdekekből a rendelkezésükre álló igen komoly összegeket egymás megajándékozására, bankettek rendezésére és értelmetlen egyesületi bélyeggyűjtemények vásárlására fordították. Az ilyen célokra elköltött pénzekből színvonalas tartalmú és reprezentatív kivitelű szakművek kiadására lett volna lehetőségük. A világ filatelista irodalmának sok remekműve mecénások áldozatkészségének köszönhette megjelenését és sajnos a mi dúsgazdag gyűjtőink közül egy sem akadt, aki hazai vonatkozásban ugyanerre hajlandó lett volna. A kutatómunka e megállapításai nemcsak az első világháborút megelőző évekre érvényesek, mert csekély kivétellel e megállapítások a felszabadulásunkat követőidőkig pontosan kimutathatók. Alapvető változást csak a filatéliai életbe bekapcsolódó tömegek hoztak, amire még később visszatérünk.

Filatelista egyesületeink munkaterületük több szektorát elhanyagolták. Taglétszám növelést csak az írott és íratlan kaszinói szabályok merev előírásainak keretei között tartottak szükségesnek. Kiadványaikban a hangsúly inkább a személyi kultuszt, mint a filatéliai műveltség emelését szolgálta. Amikor mindenre nem jutott pénz, akkor nem a rendezvények és reprezentációs kiadások dotálását szüntették meg, hanem az amúgy is szűk terjedelmű kiadványok kiadását. A jó munka végzését sokszor személyi kérdések gátolták. Magasabb filatéliai érdekek megvédése érdekében a gyűjtői társadalom egységes megmozdulását kicsinyes személyi érdekek akadályozták. Akkori filatéliai és társadalmi viszonyaink közepette az egyesületek sokszor széthúzó tendenciáját csak egy-egységes országos csúcsszervezet jó munkája akadályozhatta volna meg sikerrel. Érthető, hogy ilyen körülmények között egyre többen gondoltak egy országos szövetség megalapításának szükségességére, hiszen a számukban a miénknél sokkal kisebb horvát filatelisták országos szövetségüket már 1896-ban megalapították.

Az első országos kiállításunkon megjelent filatelistáink közül sokan voltak egy csúcsszervezet megalapításának „apostolai". Megismerkedtek egymással, megállapították nézeteik azonosságát, egymásra találtak. Az országos

szövetség megalapításának szükségessége a magyar filatéliai élet homlokterébe került.

A kiállítást megtekintő temesvári ..Hunnia" vezetői érintkezésbe léptek— a „Hungária" és „LEHE" vezetőivel és felvetették egy országos csúcsszervezet megalapításának szükségességét. Mindkét egyesület elnöke, Rácz Adorján és Schomann Antal, érdeklődéssel hallgatta a temesváriak beszámolóit. A „Hunnia"titkára, Dr. Ürményi Dezső elmesélte, hogy egyesülete még 1907-ben felvételi indítványt nyújtott be a „Bund der Deutschen Philatelisten Vereine" (Németországi filatelista egyesületek szövetsége) elnökségéhez. A „Bund" a felvételt megtagadta azzal az indokolással, hogy kizárólag németországi egyesületeket vesz fel tagul. Bár az indoklás érthető volt, a német szaklapokban a hírt határozottan magyarellenes tendenciával ismertették. Egy ilyen hír közzététele önmagában véve is tapintatlanság volt, amit a kommentárokkal csak fokoztak. E beszámoló úgy Ráczra, mint Schomannra mély hatást gyakorolt és nyilván a németek magatartására való tekintettel, egy aktívabb közreműködés mellett döntöttek. A „Hungária" 1909. évi március 8-án, a „LEHE" március hó 21-én megtartott közgyűlése egyhangú határozatával a magyar egyesületeknek egy közös szervezetbe való foglalását határozta el. A közgyűléseken elhangzott felszólalások elsősorban azért tartották szükségesnek egy közös szervezet megalapítását, mert csak így látták egy komoly magyar szaklap fenntartásának biztosítását.

Az egységes filatéliai közhangulat folyományaként Ágai Vilmos „Az Újság" c. napilap 1910. március 20-i, Vejtey Ferenc .a „Levélbélyeg Tőzsde" c. szaklap 1910. március 20-i számában ismertette egy országos szövetségmegalapításának szükségességét.

A három egyesület közgyűléseinek határozata alapján a további tárgyalások lefolytatására szervező bizottságot alakítottak, amelybe a „LEHE" választmánya Schomann Antal, Szécsy Artúr és Ágai Vilmos tagokat, a „Hungária" választmánya Káldor Dezső, Scrobogna József és Szerencsi Károly tagokat, a „Hunnia" választmánya Vejtey Ferencet, Dr. Ürményi Dezsőt és Fiatska Bélát delegálta. A bizottság első ülését 1910. június 23-án tartotta meg, melyen elnöknek Schomann Antalt választották meg. Fiatska Béla és Szerencsi Károly a bizottság munkájában már kezdettől fogva nem vett részt. Az 1910 novemberében megtartott ülésen a részletkérdésekben is megállapodás történt, csupán egy kérdés maradt megoldatlan a szövetségi lap kérdése. A tárgyalások idején a „Hunnia" lapja volt a legjobban olvasott szaklapunk. Dr. Weinert Győző munkája emelte a lap színvonalát a többi szaklapok fölé, melynek kiadója nem a „Hunnia", hanem Ürményi Dezső dr. volt. A lapot a bizottság a szövetség lapjául elfogadta, de azzal a kikötéssel,hogy Budapestre kell felköltöztetni, amit a kiadó-tulajdonos Ürményi dr. elvállalt, azzal, hogy ennek határidejét 1911 február végében állapították meg. A felköltözést megelőző napokban a kiadó kártyán minden pénzét elvesztette és ennek hatása alatt a lapot minden előzetes értesítés nélkül megszüntette. Miután a „Hungária" és „LEHE" csupán egy magyar komoly szaklap érdekében foglalkozott a szövetség megalapításának gondolatával, a lap megszűntével a szövetség megalapítását is levették napirendről.

A részletesen ismertetett események kritikai összefoglalója: Egy magyar

egyesület minden előkészítés nélkül felvételét kéri a német szövetségbe, kitéve magát a visszautasítással járó következményeknek. Sok filatelistában megérlelődött egy országos szövetség megalakításának szükségessége, ennek folyományaképpen megalapítanak egy olyan 9-tagú szervező bizottságot,melyben ketten kezdettől fogva részt sem vesznek. A bizottság többsége a szövetségben nem lát mást, mint egy közös szaklap kiadására alkalmas szervezetet. Amikor a lap kártyán elúszik, meg sem kísérlik egy másik lap közös kiadását, de még azt sem, hogy megalakítsák a szövetséget és mint akik dolgukat jól elvégezték, megszüntették a szervező bizottságot is, mely a szövetség megalapításáig alkalmas lett volna az egyesületközi ügyek elvégzésérés egy általános filatéliai érdekvédelmi szervezet feladatainak ellátására. A jobb sorsra érdemes „egyszerű tagok" pedig újabb 12 éven át gondolkodhattak azon, hogy miféle titkos erők gátolják hazánkban egy csúcsszervezet megalapítását.

1909 tavaszán megjelent Somossy István 1901-ben kiadott írásának rövidített kiadása, melynek ára 12 fillér volt. Röviddel ezután Nagybányán Bíró Gyula szerkesztésében megjelent az „Almanach a Magyar Bélyeggyűjtők számára". Ára 1 korona volt. Az almanach szerint megjelenése idején Magyarországon a következő bélyeggyűjtő egyesületek működtek: „LEHE", „Hungária" és „Hunnia". Érthetetlen, hogy az abban az időben működött sok kis egyesületünkről és asztaltársaságainkról említést sem tesz. Az almanach ennél is nagyobb hibája volt, hogy elmulasztotta a magyar filatélia történetének megírásához szükséges kezdeti időszak adatainak rögzítését.

1910. február, 15-én megjelent számában a „Magyar Bélyegújság" Somossy István cikkét közli, melyben a német bélyegkereskedők „hallatlan uzsoráskodásairól" panaszkodik. Felhívja gyűjtőinket, hogy a sokkal jutányosabb árakkal dolgozó francia bélyegkereskedőket vegyék igénybe. A lapnak ebben az időben Ágai Vilmos, Bíró Gyula, Déri Imre, Medvéi István, Schomann Antal, Somossy István, Szécsy Artúr, Teleki Zakariás Sándor,Vajda Károly és Weinert Győző dr. az állandó munkatársai. A felsorolt nevekből láthatóan a lapnak kitűnő szakemberek álltak rendelkezésére. A lap jegyzet rovatában bírálja a „Hungária" működését, mert 2238 korona (abban az időben komoly összeg) vagyona mellett még mindig csak 117 tagja volt, tehát stagnált a taglétszám. Ezután közli a „Filatelista Klub vállalkozás" megalakulását, de nem közölte, hogy mire vonatkozik a címben levő „vállalkozás" megjelölés. Jellemző akkori cikkíróink egy részének felfogására az a kishír, hogy Holitscher Róbert építészmérnök bélyeggyűjteményének Senf katalógus szerint 550 000 márka az értéke, de egy szóval sem említette miből áll ez a fantasztikus nagy értékű gyűjtemény. Előtérbe tehát nem magát a bélyeget, hanem csupán annak értékét helyezték.

Ugyanezen lap következő számában Déri Imre írt cikket „Magyar siralmak" címmel. Ebben akkori filatéliai életünket lehangoló színekkel ecseteli. „Magyar bélyegkereskedelem volt egy kicsi, de ma ez már nincs. Volt három magyar egyesületünk, most kettő van, ezek sem fejtenek ki olyan működést, hogy a magyar bélyeggyűjtésre pozitív hatással volnának. Magyarországon jelenleg kb. 200 nagy, illetve előrehaladott gyűjtő, 300 közepes, 400 komoly kezdő-gyűjtő van. Szándékosan hagytam utoljára a magyar szakirodalmat. Annyit írtak már Somossy kis füzetéről, hogy ezt csak megemlítem. Jelenleg

5 szaklapunk van, nem egy közülük gyenge tartalmú, másrészt valamennyi tengődik! 500 állandó előfizető minden magyar szaklap kiadó elérhetetlen vágya!" Íme a kortárs rövid jellemzése akkori filatéliai életünkről.

1910. júniusi számában a „Magyar Bélyegújság" bejelenti, hogy székhelyét Nagybányáról Nagyváradra helyezte át. Közli, hogy a „Filatelista Klub" igazgatója Gelléri Szabó Károly, cserevezetője Abonyi Zsigmond temesvári bélyegkereskedő és lapkiadó, aki „Világposta Bélyeghírlap" c. lapját 1910 júniusi számának kiadása után beszüntette. A Nagyváradra áthelyezett „Magyar Bélyegújság" és az áthelyezéssel egyidejűleg alapított „Filatelista Klub" vezetői azonosak. Ezzel szemben Abonyi Zsigmond lapjában a „Világposta Hírlap"-ban közölte, hogy üzletét és lapját Versecre helyezte át, mert hivatali áthelyezése ide szólította.

A „Magyar Bélyegújság" 1910 júniusi számában az „egyesületek"rovatában közölte „jólértesült bizalmas körökből származó szigorúan bizalmas értesülését", mely szerint a „LEHE", a „Hungária" és a „Hunnia" megállapodtak az országos szövetség megalapítására. Azt nem értjük, miért volt e hír „szigorúan bizalmas".

1910 nyarán megalakult a „Budai Bélyeggyűjtők Asztaltársasága". Összejöveteleiket a Fő u. 80. sz. alatti „Seifert" kávéházban tartották. Első elnökük Prohaszka Bódog volt. Tagjai főleg azoknak a soraiból származtak, akik a „nagy egyesületekben" nem érezték otthon magukat.

1910-ben hazánkban két helyen is megjelent német nyelven írott szaklap. (Nagybányán Bíró Gyula kiadásában „Lachende Marken" címmel (Nevető bélyegek), Temesvárott Berey István kiadásában „Humoristische Markenzeitung" (Tréfás Bélyegújság). Egyik sem volt hosszabb életű. Egy ilyen lap talán megélt volna, de egyszerre kettő az bizony sok volt. A két lap megszűnését tehát nem a bélyeggyűjtők közönye, hanem a kenyér utáni hajsza által diktált verseny okozta. Ha volt valakinek egy jónak látszó ötlete, annak eredményeiben rögtön legalább még egy ember óhajtott részesedni, így egyik sem ment semmire. Egy jól szerkesztett szaklapra akadt volna ebben az időben kellő számú előfizető, de mivel egyszerre három, négy, öt lap is megjelent, érthető, hogy ezek csak vegetálhattak. Egy lap folyamatos kiadásához szükséges előfizető és hirdető gárdával egyik sem rendelkezett.

1911. március 26-a és 29-e között a Fasori (ma Gorkij fasor) gimnázium tanulói az iskola épületében középiskolai versenykiállítást rendeztek. 32 tanuló mutatta be bélyeggyűjteményét. Ezek közül 14 meghaladta a szokásos ifjúsági gyűjtemény színvonalát. Ágai Vilmos, Goldschläger Sámuel és Szécsy Artúr ismert szakírókból állt a bírálóbizottság. Az ifjúsági bélyegkiállítást több ezer diák kereste fel.

1911 tavaszán Pécsett megalakult a Gössnitzi bélyeggyűjtő egyesület pécsi csoportja, melynek első elnöke Alt Mór volt. Gössnitz a Pleise folyópartjain Zwickau közelében fekszik és a Német Demokratikus Köztársaságban van. Ebben az időben a német egyesület elnöke a világhírű filatelista A. E. Glasewald volt. A német szövetség a nevéről elnevezett emlékéremmel jutalmazza minden év legjobb filatéliai szakíróját. Glasewald Budapesten is tartott előadást (l. 1913-nál!). Az 1961-es év kitűnő alkalom lett volna pécsi gyűjtőink számára, hogy az 50 éves jubileum alkalmából a gössnitziekkel közös bélyegkiállítást rendezzenek. Kár, hogy erre ott senki sem gondolt.

1911 szeptember havában Bíró Gyula (Nagybánya) szerkesztésében megjelent a „Bélyeggyűjtők Lapja". A lapot a „LEHE" hivatalos lapjává tette.

1911 őszén Bécsben megrendezésre került „Internationale Postwertzeichen Ausstellung" (Nemzetközi postaértékcikk kiállítás) nagydíját aranyéremmel, kiváló gyűjtőnk Popovits Mirkó nyerte el magyar gyűjteményével.

1912-es évünket az újabb szaklap-dömping jellemezte. A Nagybányáról Budapestre költözött Bíró Gyula itt folytatta a „Bélyeggyűjtők Lapja" kiadását. Bár a „LEHE" hivatalos lapjává tette, ez anyagilag nyilván nem jelentett sokat, mert a lap rövidesen megszüntette megjelenését.

Marosvásárhelyen Konnerth Róbert szerkesztésében és kiadásában indult újabb lapunk a „Magyar Bélyeggyűjtő Szemle" volt. Hirdetésekre alapozott lap volt, ennek ellenére rendszertelen időközökben jelent meg. Konnert lapjának megjelenése után itt is megismétlődött egy második lapindítás, melyből összesen egy szám jelent meg. Bár lapnak nevezte magát,valóságban egyszerű kereskedői ajánlat volt.

1912 őszén dr. Szögyéni Gyula (nevével még többször találkozunk) próbálkozott egyesület alapításával és újabb szaklap indításával. Az egyesület egy németországi csereegyesület magyarországi fiókjaként kezdte megműködését és rövidesen meg is szűnt, így a beharangozott szaklap megindítására ez alkalommal még nem került sor.

1913. május 8-án megalakult a „Magyar Amatőr Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete" rövidített nevén a „Maboe", mely a MABÉOSZ VI. kerületi köreként ma is folytatja működését. Az egyesület kezdetben nemcsak a bélyeggyűjtők tömörítését tűzte ki feladatául.

1913. június 1-én megjelent Haraszthy Lajos szerkesztésében és kiadásában a „Bélyeg" c. szaklap.

1913 júniusában adatok szerint Nyíregyházán is alakult újabb bélyeggyűjtő egyesület, de még az alapszabályainak elkészítéséhez sem jutott, mert az alakuló közgyűlésen az alapítók összevesztek és az egyesület megalapításától elálltak. Ugyanekkor Budapesten megalakult a „Magyar Propaganda Bélyeg Társulat", mely rövid működése után megszűnt.

1913 júniusában dr. Szögyéni Gyula szerkesztésében és kiadásában megjelent a „Bélyegtőzsde Híradó". A magyar és német nyelven szerkesztett lap a közben megszűnt „Bélyeggyűjtők Lapja" célkitűzéseinek megvalósítását tűzte feladatául. Ha már az egyesület alapítás nem is sikerült Szögyeninek, legalább a lapját megindította.

1913 júliusában Nagykárolyban újabb bélyeggyűjtő egyesület alakult Ez alkalommal címe: „Nagykárolyi Bélyeggyűjtők Csereegyesülete" lett. Aránylag rövid működése után megszűnt az egyesület.

1913. október 6-án a „LEHE" rendezésében és a Hungária szálló (a mai Duna szálló mellett volt és az 1944-es ostrom alatt elpusztult) téli kertjében előadást tartott a bélyeghamisításokról a már ismertetett kitűnő német bélyegszakértő, A. E. Glasewald.

1913. végén megalakult az „Elma", teljes nevén „Első Magyar Alkalmi Bélyeggyűjtők Egyesülete". A MABÉOSZ kerületi köreként az egyesület ma is folytatja tevékenységét.

1913. november 20-án kezdte el Bán Willy felejthetetlen emlékű filatelis-

tánk a régitől merőben új rendszerű bélyeggyűjtést. 1913-ban hazánk nagy területein árvíz pusztított, melyet képeslapokon is megörökítettek. Mint a bemutatott képről is látható a lapot árvízbélyegünkkel bérmentesítette, de úgy, hogy a kép tárgyával egyező kiadású bélyeget a lap képes felére ragasztotta. A képen látható lebélyegzés kelte 1913. november 20-a volt. E napon kezdte meg az általa maximafiliának nevezett új bélyeggyűjtési irányt, mely azonos a mai „carte maximum" gyűjtéssel. Több száz lapot tartalmazott gyűjteményében a képen ábrázolt lap volt az első oldal. Ezzel világviszonylatban is vagy az első, vagy az elsők egyike volt a „carte maximum" gyűjtőknek.



Bán Willy maximafilia gyűjteményéből

Az általa kezdeményezett új gyűjtési formáról a külföldi gyűjtőket is informálta. 1936-ban a belga „Libre Echange" c. ismert szaklapban hosszabb tanulmányt írt új gyűjtési irányáról és cikkét a külföldi szaklapok egész sora átvette.

Érdekes volt országgyűjteménye is. A maga készítette albumlapjait áttetsző előzéklappal látta el. Az előzék lap balszélén kb. 6 cm szélességű sorokban közölte milyen alkalomból került sor a bélyeg kiadására, milyen nyomdai eljárással készült, vízjel és fogazási adatai, felhasznált papiros minősége és színe, bélyegképek leírása, példányszáma, forgalmi érvénye, tervező neve, észlelt eltérések, árusítás ideje, gumizás színe, felbukkant hamisítások stb. Az áttetsző előzéklap segítségével szöveg olvasás közben a

bélyegek is jól láthatók voltak: Az ily módon felépített gyűjtemény a benne elhelyezett bélyegek valóságos adattárává fejlődött, melyet később könyv alakban is közzétett (l. 1943-nál!).

Bán Willy gyűjteménye a nemzetközi bélyegkiállításokon első díjakat nyert, szakcikkeit a bel- és külföldi szaklapok egész sora közölte, éveken át alelnöke volt a „Hungária"-nak. Alapos műveltsége, elmélyült filatéliai tudása és tevékenysége, segíteni kész emberiessége bélyeggyűjtői körökben közismert volt. 1944-ben a fasiszta gyilkosok Theresienstadtba hurcolták és ott halálra gyötörték. A felszabadulást még megélte, de megkínzott szíve 1945. május 23-án megszűnt dobogni. Földi maradványait a theresienstadti mártírok sorába helyezték.


Bán Willy

1914 tavaszán a felvidéken több olyan városban alakult bélyeggyűjtő egyesület, ahol korábban ilyen nem működött. Eperjes, Losonc, Rimaszombat, Trencsén és Turócszentmárton filatelistái szerveztek egyesületeket. A világháború működésüket lehetetlenné tette. Egyrészük véglegesen megszűnt, másrészük a világháború befejezése után is folytatta működését.

1914 tavaszán a hónapokkal korábban megalakult „Magyar Propaganda Bélyeg Társulat”, elnökéül Pompéry Elemért választotta.

A „Maboe” (Magyar Amatőr Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete) ügyesen és jól dolgozó vezetői egy esztendő leforgása alatt erőteljesen növelték az egyesület taglétszámát. Az a célkitűzésük, hogy egyesületük országos szervezet legyen, kevésbé sikerült, mert a tagok túlnyomóan nagy része budapesti volt. Egyesületi közlönyt is indítottak, melynek címét többször megváltoztatták.

1914. szeptember 9-én (más adatok szerint október havában) elhunyt egyik nagy filatelistánk Schomann Antal. 1858-ban született, sok éven át elnöke volt a „LEHE"-nek és hagyatékában többek között bel- és külföldi nemzetközi bélyegkiállításokon nyert 17 aranyérem volt.

A „Világ” c. napilap, mely korábban is hozott időnként filatéliai tárgyú szakcikkeket, állandó bélyegrovatot rendszeresített. Rovatvezetővé Tutsek Józsefet szerződtették.

1914 októberében Nyíregyházán Örvös János lapot indított „Philatélia"címmel. A lap decemberi számában írt cikkében Örvös vágyálma az 500 előfizető. Örvös János jó munkáját dicséri, hogy lapjának állandó munkatársául megszerezte dr. Weinert Győzőt, akinek írásaira hazánk összes filatelistái felfigyeltek.

1914. december 31-én a „LEHE” 68, a „Hungária” 70, az „Amatőrök” 62 taggal rendelkezett. Ebben az időben hazánkban a bélyeggyűjtők számát több ezerre becsülték. Ugyanekkor három legnagyobb egyesületünk össztaglétszáma kereken csak 200 volt. Újabb bizonyíték ez arra, hogy vezető egyesületeink egy bizonyos taglétszám elérése után nem helyeztek súlyt a taglétszám további emelésére.

Az első világháború előtti és alatti lapok néhány oldalas terjedelemben jelentek meg és az amúgy is kis lap terjedelmét a hirdetések uralták. Rendsze-

rint jelentős helyet vett igénybe a csere hirdetések közlése is, úgyhogy szakcikkek részére hely jóformán alig maradt. Folyamatosságot ebben az időszakban főleg két napilap állandó bélyegrovata jelentett. Az „Újság", melynek rovatvezetője Ágai Vilmos és a „Budapesti Hírlap", melynek bélyegrovatát Somossy István szerkesztette.

1915. áprilisi számában a „Philatélia" Herz Leo „Szövetséget!" című cikkét közölte. Bár ne közölte volna! A cikk maga iskolapéldája, hogy a legszebb célok elérésére irányuló munka módja és módszere mennyire fontos, hogy jó legyen, különben többet árt, mint használ. Íme néhány idézet Herz cikkéből: „A magyar bélyeggyűjtők 75%-a bizonyára nem tudna a két kérdésre felelni; mi a bélyeggyűjtés és miért gyűjt bélyeget. Ó ne nevezhesse magát akárki bélyeggyűjtőnek! Csak az ki a „O.M.B.Sz." (a megalakítandó Országos Magyar Bélyeggyűjtő Szövetség) bíráló bizottsága előtt személyesen tudásával igazolta, hogy igenis én magyar bélyeggyűjtőnek nevezhetem magam, melyről az illető okmányt kap. Ha a szövetség tanácsa jónak látja egyes bélyegek el nem cserélését, el nem fogadását, külföldre nem küldhetését, külföldről be nem hozhatását, akkor minden magyar bélyeggyűjtő erkölcsi kötelessége ezeknek a rendelkezéseknek pontos betartása. — Ha a szövetség tanácsa egyes kereskedők, újságok, lapok, városok, országok végül világrészek bojkottálását megparancsolná, úgy ennek végrehajtása ugyancsak a bélyeggyűjtők kötelessége." Az ilyen és ehhez hasonló cikkek is hozzájárultak ahhoz, hogy ezekben az években a bélyeggyűjtők nagyrésze kerülte a szervezettség bármilyen formáját. Tárgyilagosan meg kell állapítanunk, hogy a „Philatélia" 1915. májusi számában dr. Weinert Győző hosszú cikkben igyekezett — nyilván az országos felháborodás hatása alatt — Herz túlzásait hatálytalanítani és a megalapítandó szövetség szükségességét reálisabb célkitűzésekkel igazolni és propagálni.

1915. júniusi számában a „Philatélia" Alt Dávid „Magyar Állapotaink" c. cikkét közli, melynek bevezető része a közben eltelt félévszázad ellenére ma sem vesztette el aktualitását. Sőt! Íme a cikk kezdete: „Bélyegeink kicserélését rosszabb példányúakra állandóan tapasztalhatjuk. A cserekülde-mények hemzsegnek a hamisítványoktól. "

A „Philatélia" következő számaiban még mindig kísért Herz Leó ismertetett cikke. Vejtey-Kölbig, Weinert, dr. Szögyéni dr. sorban állást foglalnak a szövetség megalapításának kérdésében, de elítélték Herz túlzásait.

A „Berner Briefmarken Zeitung" (berni bélyeg újság, ismert ma is megjelenő svájci szaklap) megkezdte Payer Béla ismert szakírónk Magyarország bélyegeiről írott munkájának folytatásokban való közlését.

1915-ben Versecen „Világposta Bélyeggyűjtő Hírlap" címmel új szaklap indult, illetve szünetelés után ismét kiadásra került. Szerkesztő és kiadó egyszemélyben Abonyi Zsigmond volt, aki korábban Temesvárott élt.

1915-ben alakult a „Glóbus Nemzetközi Bélyeggyűjtő Egyesület", mely lényegében üzleti vállalkozás volt.

1915. novemberi számában a „Bélyegtőzsde Hírlap" szemelvényeket közöl a dr. Szögyéni Gyula szerkesztésében megjelenő „Első Magyar Bélyegkatalógus"-ról. Megemlítendő még, hogy az akkoriban „Bélyegtőzsde Híradó" címen megjelent lap neve az 1915. novemberi számon „Bélyegtőzsde Hírlap"-ra változott.

Végül egy kis háborús hír. Kormányrendelet betiltotta az ellenséges államok bélyegeinek Magyarország területére való behozatalát, valamint azok árusítását.

1916-ban Örvös János lapja a „Philatélia” komoly szaklappá fejlődött. A lap állandó munkatársainak sorában láthattuk akkori legjobb szakíróinkat: dr. Weinert Győzőt (Pozsony), R. Bagyon Ottót (Versec), Burger Györgyöt (Wien), Lichtschein Dezső (Turócszentmárton), Hlatky Schlichter Gyula (Nyíregyháza), Erdődi Ármin dr.-t (Vágújhely), Vejtey-Kölbig Ferencet (Budapest), valamint a német filatelista írók legjobbjait.

1916. május 25-én a „LEHE” az Opera nagyvendéglő (Operaházunkkal szembeni házban volt) emeleti külön termében megrendezte az első magyarországi bélyeg aukciót.

1916 októberében egyelőre asztaltársaság keretében megalakult a „Pannónia”, mely összejöveteleit a Szabadság téri „Upor” kávéházban (ma Technika Háza, Szabadság tér 17.) tartotta. Az egyesület alapítási költségekhez való fedezet biztosítása céljából az asztaltársaság tagjai jelenléti díjat fizettek.

Az 1915-ös év eseményeinek keretében ismertetett dr. Szögyéni Gyula-féle „Első Magyar Bélyegkatalógus” megjelent. Az árazások helyessége tekintetében a filatéliai közvélemény megoszlott. Burkolt vádakat is emeltek, hogy egy-egy bélyeg értékelését anyagi áldozatkészség is befolyásolt.

1917. április 18-án jelent meg a kereskedelemügyi miniszter 26404/V. sz. rendelete, mely a koronázási bélyegző utólagos használatát külön térítés ellenében engedélyezte. A rendelet taxatíve felsorolta, melyik bélyeg lebélyegzéséért milyen összeg fizetendő. Ezt a filatéliai szempontból eléggé el nem ítélhető akciót a pedáns, de hozzá nem értő adminisztráció még azzal tetézte, hogy az utólagos bélyegzésnél a postai dolgozó köteles volt használni egy második e célra készített bélyegzőt, a „P. J. B."-t (Postás jóléti bélyegzés rövidítése) is. Amíg a spekulánsok egy része örömmel élt az utólagos bélyegzés lehetőségével, addig a filatelisták felháborodással tárgyalták a posta hozzá nem értését tanúsító rendelkezést. A postaigazgatás azzal védekezett, hogy megtévesztő bélyegzés esete nem forog fenn, mert a kötelezőnek előírt ,,P: J. B.” bélyegzőhasználata jelzi az utólagos bélyegzés tényét. A filatelisták ezt az érvelést nem fogadták el indoklásul, arra hivatkoztak, hogy a külföldi filatelisták nem tudják mit, jelent a második bélyegző, az egész rendelkezés csak arra jó, hogy a magyar posta hitelét a külföldön lejárassa, mert arra nincs biztosíték, hogy egy-egy postás dolgozó feledékenységből, vagy tudatosan el ne tekintsen' a második bélyegző használatától. Bár e rendelkezés elítélésében egységesek voltak filatelistáink, tiltakozásuk gyakorlati eredménnyel nem járt. Itt is látszott mennyire hiányzik az egységes érdekvédelmi szervezet, az országos szövetség. Egyre mindenesetre jó volt ez a szerencsétlen postai rendelkezés, újra felszínre hozta egy csúcsszervezet megalakításának szükségességét. A világháború és az azt követő események következtében erre ugyan még öt évig kellett várni, de ettől az időtől kezdve a szövetség megalakításának kérdése nem került le a filatelisták megoldandó kérdéseinek napirendjéről.

1917. április utolsó napjaiban megalakult a korábban asztaltársaság keretében szervezkedő „Pannónia Bélyegegyesület". Első elnöke dr. Ziffer Hugó főorvos volt. Az alapító tagok nagyrészt az ,,Amatőrök” tagjai voltak, akik

korábbi egyesületük tevékenységével elégedetlenek voltak. Az új egyesületműködésének első két esztendeje a személyi harcok ideje volt és 1919-ben (l. ott!) majdnem megszűnt.

1917 nyarán gyűjtőink egy olyan bosnyák bélyeget helyeztek gyűjteményükbe, melynek képe olyan templomot ábrázolt, mely a valóságban nem is létezett. A templomépítés kivitelezésére nem került, tervrajzról készült a bélyegkép. A Bosznia Hercegovina 1917. június 28-án kiadott sorozat 10 filléres bélyege volt ez. Zumstein és Michel szám egységesen 121.

1918. január 5-én dr. Weinert Győző szerkesztésében és dr. Kőhegyi József kiadásában Pozsonyban megjelent a „Donaupost" (Dunaposta) első száma. Bár német nyelven szerkesztett lap volt, főleg magyar bélyegekkel foglalkozott. A lap magas színvonala, megjelenésének pontos folyamatossága kezdettől fogva sok hívet szerzett. Az évtizedeken át megjelent lap a magyar filatéliai irodalom kútforrása. A lapot szerkesztője néhány év alatt világviszonylatban is a legjobban szerkesztett szaklapok sorába emelte.

1918. április 13-tól 15-ig bélyegkiállítást rendezett a „Maoe" teljes nevén Magyar Amatőrök Országos Egyesülete. A VIII. Szentkirályi u. 28. sz. a bélyegkiállításon a nagy egyesületek nem vettek részt. A kiállítás ennek ellenére jól látogatott volt.

1918 tavaszán alakult a „Felvidéki Ifjúsági Bélyeggyűjtők Egyesülete". Egy éves eredményes munka után a háborút követő események folytán feloszlott.

1918. október 16-án elhunyt kiváló filatelistánk és szakírónk Dessewffy Miklós. Az 1854. június 5-én született Dessewffy volt az 1874-ben és 1881-ben kiadott levélboríték rajzú bélyegeinken található vésetjavítások felfedezője.

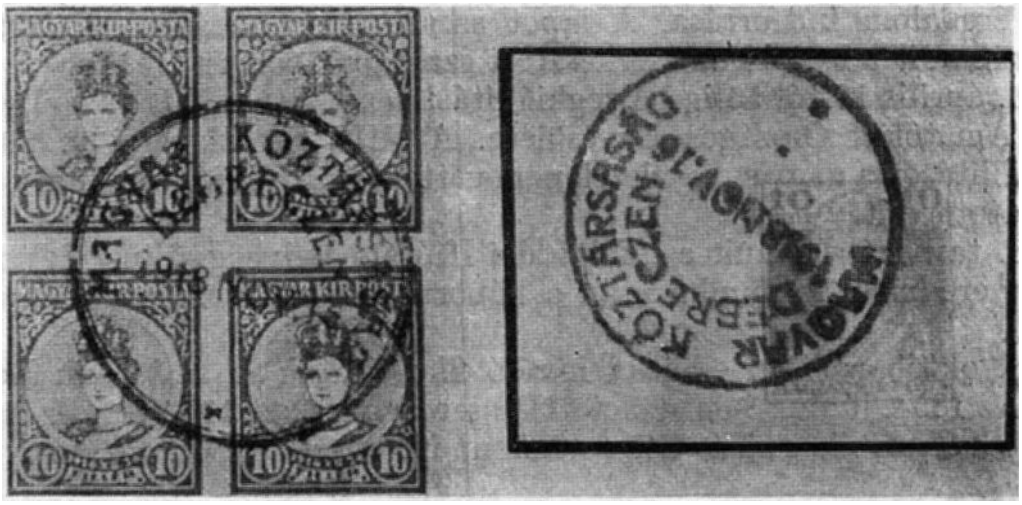
Az 1918-as esztendő eseményeinek ismertetését egy filatéliai csemegével zárjuk. 1918. november 14-én a debreceni 1. sz. postahivatal az ottani „Nemzeti Tanács" ösztönzésére (nyilvánvalóan volt közöttük filatelista) táviratban engedélyt kért felettes szervétől a nagyváradi postaigazgatóságtól, hogy a magyar köztársaság kikiáltásának emlékére különleges forradalmi alkalmi bélyegzőt készíthessen és használhasson. E kérelem teljesítését a nagyváradi postaigazgatóság 1918. november 15-én kelt és 67921. sz. a. kiadott táviratával bélyegzésenként beszedendő 2 koronás külön térítési díj fizetése ellenében engedélyezte. 1918. november 16-án 11 és 19 óra között a debreceni I. sz. postahivatal valóban használta is a különleges bélyegzőt, majd 19 óra elmúltával azt bizottságilag megsemmisítették, így utólagos használatra nem kerülhetett sor. A képeken bemutatott bélyegző 33 mm. átmérőjű volt. A köralakban elhelyezett szöveg „Magyar Köztársaság" volt. Alatta ugyancsak köralakban „Debreczen". A vízszintesen elhelyezett kelet: 1918. nov. 16. volt.

A bélyegzés színe kb. 90%-ban fekete és 10%-ban piros színű volt.

A bélyegzésekért beszedett térítés összege kereken 5900 korona volt. Miután a postai dolgozók saját részükre végzett bélyegzésekért nem fizettek; ezekkel együtt sem haladta meg a különleges lebélyegzések száma a négyezret. A lebélyegzésre került bélyegek között volt négy ívsor koronázási bélyegpár, ezeket négyestömbönként bélyegezték. E különleges bélyegzővel lebélyegezett koronázási bélyegeink tehát történelmünk két eseményét rögzítette egy-

szerre: a bélyegkép alsó középrészén a fillér felett látható „1916. XII. 30.” a koronázás napját, a bélyegző keletbélyegzése pedig a trónfosztás idejét.

1919. január havában megalakult az „Amatőrök Forgalmi Szövetkezete". Elnöke Bárczy Gusztáv nagykereskedő, ügyvezető igazgatója ifj. Szacelláry Gusztáv magánbankár volt. A szövetkezet feladatául tűzte ki a filatelisták szükségleteinek a kereskedelmi áraknál olcsóbb kielégítését, eladásra kerülő gyűjtemények kereskedői áraknál kedvezőbb feltételek melletti átvételét és sok más hangzatos kedvezményt. A tagság előfeltétele szövetkezeti részjegyjegyzése volt, melynél egy 50 koronás részjegy jegyzésénél beíratási és kezelési költségek címén további 35 koronát szedtek. Ez az összeg tehát a tag részére azonnal elveszett. Az inflációs spekulációra épített alakulás



A Debrecen 1. sz. postahivatal Habsburgok trónfosztását megörökíti bélyegzései

az „álszövetkezet” tipikus példája volt és csak a szövetkezeti eszme lejáratására volt alkalmas. Az álszövetkezet tevékenysége és haszonkulcs számítása semmivel sem volt kedvezményesebb, mint a kereskedőké, akik saját tőkéjükkel, nem pedig a vevőik által összeadott pénzzel dolgoztak. Ilyen körülmények között csak a szövetkezet igazgatóságának tagjai élveztek abból anyagi előnyöket; a tagok még részjegyeik árát is elvesztették. A szövetkezet megszűnésével, illetve felszámolásával a magyar filatéliai élet nem szenvedett veszteséget.

1919. március 19-én kikiáltották a Magyar Tanácsköztársaságot és ezt követően Váradi András bélyegkereskedő beadványt intézett a népbiztosok tanácsához, melyben a világforradalom eszméjének propagálására új bélyegsorozat kiadását ajánlotta. 1919. április 24-én a posta megbízásából az iparművészek szakszervezetének grafikai osztálya pályázati felhívást adott ki, és a kitűzött pályadíjak összege 10 000 korona volt. Beküldési határidőül 1919. május 10-ét jelölték meg.

A tervező művészeknek munkájuk elvégzésére így összesen kb. két hét állt rendelkezésükre. A Közoktatási Népbiztosság a pályázatok elbírálását külön e célra alakított bíráló bizottságra bízta; tagjai a következők voltak: Holzmann Károly, Horváth József, Kner Endre, Kozma Lajos, Mikola Árpád,

Pompéry Elemér, Váradi András és Wolszky László. Az öt címletből álló sorozat 1919. június 15-én került forgalomba. Marx Károly és Engels Frigyesről világviszonylatban is a magyar posta adott ki először bélyeget, de bélyegképen örökítette meg először a nagy magyar forradalmárok Petőfi Sándor,Martinovics Ignác és Dózsa György arcképeit.

Mindenki előtt ismeretes, hogy a Magyar Tanácsköztársaság emlékét a fehérterror és Horthy rendszere a legképtelenebb vádakkal igyekezett lejáratni és ebbeli munkájukra mi sem jellemzőbb, hogy ezt filatéliai síkra is átvitték. A bélyegvagyon külföldre való kicsempészésének megakadályozására a pénzügyi népbiztosság rendeletet adott ki, mely szerint a bélyeggyűjtők gyűjteményeiket bankletétbe voltak kötelesek helyezni. Ezt a vitatható helyességű rendelkezést használta fel a Horthy propaganda céljaira. Hírverésük azt a hazugságot terjesztette, hogy a letétbe helyezett gyűjteményeket értékesítés céljából külföldre szállították, hogy a külföldi bélyegkereskedők azzal az indokolással, hogy „rablott jószágot” nem vásárolnak, szóba sem álltak az „eladókkal”, így kénytelenek voltak a gyűjteményeket visszahozni. A filatelisták egy része e „rémregényt” elhitte, tárgyilagosan gondolkodni tudórésze visszautasította, mert jól tudták, hogy olcsón vásárolni minden kereskedő szeret, és ha a hír igaz lett volna, akkor szívesen kaptak volna az alkalmon. E fejezet írója is azok közé a gyűjtők közé tartozott, aki gyűjteményét kötelességszerűen letétbe helyezte és írásával tanúsítja, hogy gyűjteményét nemcsak érintetlenül kapta vissza, hanem az érintetlen csomagolásában pontosan a polc azon részén feküdt, ahol azt az átadás alkalmával szeme láttára elhelyezték. A mai napig sem találkozott olyan letétbe helyező gyűjtővel, aki mást mondott volna. Végül még csak annyit, hogy a szerző az 1930-as években erről cikket írt, azt több akkori szaklapnak beküldte, de egyik sem közölte.



1919-ben Budapest megszállása után a külföldre irányuló postaforgalom gyakorlatilag megszűnt. Ez a körülmény a magyar családok külföldön és tengerentúl élő hozzátartozóival való kapcsolatok fenntartását lehetetlenné tette. A Magyarok Világszövetsége ezért panasszal fordult a szövetséges megszálló erők parancsnokához, Bandholtz (USA) tábornokhoz, hogy az biztosítsa futárszolgálat útján a posta külföldre és tengerentúlra való továbbítását. Bandholtz e kérelmet jóindulatúan fogadta és engedélyt kért Párizsban székelő felettes parancsnokságától egy futárszolgálat rendszeresítésére. Az engedély

megadásában bízva, időveszteség elkerülése céljából engedélyt adott a futárposta szolgálathoz szükséges bélyegek elkészítésére.

Amint képünkön látható, a bélyegeken Kossuth és Washington arcképe volt, felirat: Hungarian-American Messenger Postage. (Magyar-Amerikai küldönc posta.) Értékjelzés fillér és cent volt. Címletek: 10 fillér, zöld (nyomtatvány), 15 fillér, csokoládébarna (levelezőlap), 30 fillér ultramarin (levél), 50 fillér, szürkésbarna (ajánlás), 90 fillér, sárgásbarna (expressz ajánlott), 1 korona, kék (válasz fizetve levél), 1,50 korona barna (ajánlott válasz fizetve levél), 2 korona szürke (expressz ajánlott válasz fizetve levél). A bélyegek elkészülte után a megszálló erők lazítottak a korlátozó rendelkezéseken és hozzájárultak ahhoz is, hogy a magyar posta ismét elfogadhasson és továbbíthasson külföldre irányuló küldeményeket. így a futárposta céljaira készített bélyegek tényleges postai forgalomba már nem kerültek.

1919. november 5-én az „Uránia" filmszínház ismeretterjesztő előadás sorozatában bélyeggyűjtésről rendezett telt házat vonzó előadást. Előadó ismert filatelistánk, Rákossy György dr. volt.



Messenger futár-posta

Haraszthy Lajos szerkesztésében megindult a „Magyar Bélyegújság". Néhány szám került mindössze kiadásra. Ismét megjelent hosszabb szünet után a Rampacher Pál szerkesztésében kiadott „Libellus". A lap alkalmi és propaganda bélyegekkel foglalkozott, majd néhány szám kiadása után végleg megszűnt. Ismét kiadásra került Széki Jenő lapja „A Bélyeg".

1919. november 15-i számában a „Dunaupost" Ungarn (Magyarország) címmel közölt cikket a megszállási bélyegekről. Bevezetőben ismertette, hogy a „LEHE", a „Hungária" és a „Magyar Bélyegkereskedők Egyesülete" erélyesen tiltakoztak az ellen, hogy a különféle helyi kiadásokat (Szeged, Baranya, Temesvár, Bánát), valamint ellenséges államok közegei által címeres és értékfelülnyomásos bélyegeket, mint magyar bélyegeket hoz a külföldi kereskedelem forgalomba. A három magyar egyesület álláspontja szerint ebből az időszakból csupán a két tanácsköztársasági sorozat ismerhető el magyar kiadásúnak. Ezek előrebocsájtása után a szerző azt írta, hogy bár sohasem mulasztotta el, hogy a sok megszállási bélyeg spekulációs voltára rámutasson, mégis nem hallgathatja el véleményét, hogy ezek egyrésze valóban magyar állami kiadás volt. A „Baranya" felülnyomást a pécsi postaigazgatóság, a ,,Bánát-Bácska"-t a temesvári postaigazgatóság hozta fogalomba, és ezen túlmenően a szövegezés is magyar nyelvű volt. Megítélése szerint hasonló volt a helyzet az „Occupation Française", Muraszigeti, szerb és román felülnyomásúakkal is, mert bár ezek a kiadó országok bélyegei, mégis filatelista szempontból ezek magyar bélyegek is és így a magyar albumokban is helyük van. Szerinte kézenfekvő, hogy az „Occupation Française" bélyegek inkább magyar, mint francia albumokba tartozók. Azt viszont a szerző is elismerte, hogy pl. az „SHS", a cseh címerrel felülnyomottak (ezek essayk, próbanyomatok), nem tartoznak a magyar bélyegek sorába. Befejezésül megjegyezte,

hogy ezeket a bélyegeket meggyőződése szerint egyformán fogják a magyar, jugoszláv, román stb. gyűjtők gyűjteni.

A különben kitűnően szerkesztett „Donaupost” e kérdésben egy kissé melléfogott, amit később belátott, mert 1920. június 25-én megjelent számában, nyilván az álláspontjának helyességét vitató hozzászólások eredményeképpen, véleményét megváltoztatta és elismerte, hogy a magyar bélyegek sorába módosított felállítása szerint csupán a „Baranya” I és II. „Bánát-Bácska"és a szegedi ellenkormány bélyegei tartoznak, míg a többi a kiadó megszállási hatalmak bélyegei sorába tartozik. Pl. „Occupation Française” a francia, az „SHS” felülnyomásúak a jugoszláv gyűjteményekbe tartoznak.

1919 végén könyv alakban is megjelent Alexander Bungerz kitűnő munkája: „Die Briefmarken Zeitungen Deutschlands und Österreich-Ungarns in den Kriegsjahren 1914−1918.” (Németország és Ausztria- Magyarország bélyegújságai az 1914−1918-as háborús években.) A könyv tartalma eredetileg folytatásos újságcikkekben jelent meg és olyan nagy érdeklődést keltett, hogy könyv alakban való kiadása vált szükségessé. Az alaposságáról különben közismert szerző munkájában elfelejtette megemlíteni a címbeli időszakban megjelent következő magyar szaklapokat: „Philatélia”, „Gyűjtők Lapja”, „Filatéliai Kurír”, „Bélyeghírek”, „Bélyegújság”, „Új Magyar Bélyegújság” és a „Bélyeggyűjtő". Ezek közül nem is egy, valóban jól szerkesztett és rendszeresen megjelent lap volt.

1919. december 18-án kelt levelükkel dr. Ziffer elnök és Árvái titkár arról értesítette a „Pannónia” tagjait, hogy az egyesületet megszüntették. Ezzel egyidejűleg beadványban bejelentették a belügyminisztériumnak az egyesület feloszlását. A levél a tagok körében nagy felháborodást váltott ki, annál is inkább, mert közgyűlési határozat nélkül erre joguk nem volt. Az egyesület vezetőségének többi tagja 1919. december 23-ra rendkívüli közgyűlést hívott egybe, melyen a tagság közel 90%-a jelent meg. Az elnök és titkár jogellenes intézkedését megsemmisítve, azonnal új vezetőséget választottak, melyből dr. Ziffert és Árváit kihagyva, új elnöknek dr. Reich Péter Cornél járásbírót, titkárnak pedig a már ismert filatelistát Szabó Imrét választották meg. A „Pannónia” ebben az időben már a nagy egyesületek sorába tartozott, így annál is inkább érthetetlen volt a filatéliai életben páratlanul álló önkényes egyesületmegszüntetési kísérlet, mindaddig, amíg a rendkívüli közgyűlés vége felé megérkezett dr. Kalmár Aladár, és fel nem szólalt. Beszámolója során kiderült,hogy Ziffer dr. és Árvái szerint egy-egyesületet kollektív alapon eredményesen vezetni nem lehet és miután arra a meggyőződésre jutottak, hogy a vezetőség„engedelmességre nem hajlandó” tagjaival az együttműködés számukra nemkívánatos, továbbá, hogy elképzelésüket alkotmányos módon megvalósítani nem tudják, legjobb az egyesületet azonnal feloszlatni, a tagokkal egy új egyesületet alapítani, melybe a „renitens” vezetőségi tagokat nem veszik fel. Kalmár dr. csatlakozására való számítással ezt vele kertelés nélkül közölték, egyben azt is, hogy az új egyesületben alelnök lesz.

Ilyen előzmények közepette alakult meg a „Magyar Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete". Dr. Ziffer Hugó lett az első elnöke, titkár Árvái Artúr lett. Mindkét egyesület azóta is folytatja működését a „Pannónia” mint a Mabéosz V. kerületi, az „Országos” mint a VI. kerületi kör.

1919 végén alakultak még a „Miskolci Bélyeggyűjtők Egyesülete” és a„Magyar Bélyegkereskedők Egyesülete".

1920. évi első számában a „Donaupost” szerint abban az időben Magyarországon következő magyar nyelven szerkesztett szaklapok jelentek meg:a Haraszthy Lajos kiadásában megjelenő „Magyar Bélyegújság”, mely a korábban ugyancsak Haraszthy szerkesztésében megjelent ;,A Bélyeg” helyébe lépett, Váradi András szerkesztésében „Bélyeghírek”, Rampacher Pál szerkesztésében „Libellus”, Jászai Boriska kiadásában „Bélyeg-Világ". Érthető,hogy a magyar filatelisták egyszerre négy szaklapot eltartani nem tudtak és ez volt a fő oka annak, hogy hosszabb rövidebb idő után sorra megszűntek.

1920. elején a kereskedelemügyi miniszter Z. 2945/1920. sz. rendeletével a mindenkori postavezérigazgató elnöklete alatt hat tagból álló bélyegbizottságot létesített. E bizottság feladatkörébe utalta az új bélyegkiadások feletti döntés jogát. Ugyanide utalta a beérkező tervpályázatok és javaslatok elbírálását, a forgalomból kivont bélyegek értékesítését és minden bélyeggel kapcsolatos intézkedés, illetve rendelkezés jogát.

1920-ban a berlini Philipp Kosack & Comp. cég kiadásában megjelent Payer Béla alapvető munkája német nyelven: „Die Briefmarken des Königreichs Ungarn” (A Magyar Királyság Bélyegei).

1920-ban megalakult a „Vasúti és Hajózási Klub Bélyeggyűjtő Szakosztálya". A Szakosztályi tagság előfeltétele a klubtagság volt. Első szakosztályvezető Vész Béla volt. Néhány nappal később megalakult a „Pax Bélyeggyűjtők Köre". Az alakuló közgyűlésen Schweiger Zsigmondot elnöknek, dr. Bárány Lászlót (később szövetségi főtitkár volt) titkárnak választották meg.

1920 -ban a „LEHE”, „Hungária”, „Pannónia”, „Amatőrök”, bélyeggyűjtő egyesületek, a „Vasúti és Hajózási Klub Bélyeggyűjtő Szakosztálya” és az „Elma” (Első Magyar Alkalmi Bélyeggyűjtők Egyesülete) közösen megalapították az egyesületközi bizottságot. Ez a szervezet volt a később alakult országos szövetség előfutára.

1920 októberében „Alföldi Bélyegújság” címmel Békéscsabán szaklapot indított Kapronczay Dezső. Összesen néhány szám került kiadásra.

1920 decemberében a posta- és távíró-vezérigazgatóság rendeletével megszervezte a „Bélyegértékesítő Irodá"-t. A rendelet szerint az iroda feladatkörébe tartozott a használt és használatlan magyar bélyegek értékesítése.

1921-ben a „LEHE” akkori vezetői belátták, hogy a legöregebb működő egyesületnek a szakirodalom terén még sok a törleszteni valója. Március 1-én megkezdte a szaklapnak is beillő „Egyleti Értesítő” kiadását. Kiadta Rédey Miklós „Kőnyomatosaink” c. munkáját, melyet a szerző átdolgozásában 1924-ben „Philatélia” c. szaklapunk folytatásos cikksorozat keretében ismét közölte. Még ugyanebben az évben kiadta Rédey Miklós másik kitűnő munkáját, a.„Magyar Postabélyegek 1870−1916” című művet, melyhez 1927-ig további pótlásokat is kiadtak. Ez az év iskolapéldája volt annak, hogy a „LEHE” anyagi lehetőségeiből mennyivel többre jutott volna.

1921. március 20-án az „Amatőrök Forgalmi Szövetkezete” (l. 1919!) kiadásában „Tabulárium” címmel újabb szaklap indult. A felelős szerkesztő diszkréten a „Reflex” név mögé bújt. Nyilván hatósági utasításra a már ki-

nyomott első számon a nyomtatott „Reflex” jelzést gumibélyegzővel „Temesváry"-ra bélyegezték át. Az április 20-án megjelent második számon a titokzatos „Reflex” főszerkesztőként szerepel még ugyan, de felelős szerkesztőként a lapot dr. Török László jegyezte. A lap terjedelmének nagy részét hirdetések foglalták el, de üzleti meggondolásokból folyóan néhány szakcikknek is helyet biztosítottak. A lap kelendőségét biztosítandó azt két hasábban szedték, melyből a baloldali magyar, a jobboldali német szövegezéssel készült.

1921 májusában, első bélyegsorozatunk megjelenésének ötven esztendős jubileuma alkalmából az „Elma” kőnyomású eljárással készült és alább bemutatott utánnyomatokat hozott forgalomba.



Libellus

Sajnos a jószándékú emlékkiadást azóta lelkiismeretlen személyek sokszor tájékozatlan gyűjtők megkárosítására használták fel. Pl. 1962-ben Cegléden az ott rendezett bélyegkiállításon ,,1871-es kőnyomatos sorunk” felirattal kerültek kiállításra és csak e sorok írójának erélyes fellépésére távolították el a kiállítási keretből. Gyakrabban előfordult az is, hogy minden közelebbi megjelölés nélkül cserefüzetekben 80 és 200 forint közötti árért kísérelték meg az utánnyomatok értékesítését. Megjelent egy második kiadás is fehér papíron és kék színben, részben fogazottan, részben fogazatlanul, de 1872−1922 évszámmal. A „Libellus” lapvállalat réznyomású 3 kr. utánnyomatot is készíttetett és hozott gyűjtői körökben forgalomba.

1921 tavaszán a „Hungária” vezetői is megmozdultak. A „LEHE” szakirodalmi kiadási terveiről értesülvén, belátták, hogy e téren már addig is sokat mulasztottak. Jó alkalom kínálkozott az 50 éves jubileum ünneplésének keretében a „Hungária” részéről kiadandó szakmunkával demonstrálni, hogy nem maradnak le a „LEHE” mögött. Az egyesület elnökének dr. Szundy Károlynak elnöklete alatt szakbizottságot létesítettek azzal a céllal, hogy az megírassa a magyar bélyegek monográfiáját. A szakbizottság 8000 koronával díjazott pályázatot hirdetett, de a pályázat kivitelezésre nem került. A kiírás annál is érthetetlenebb, mert abban az időben Berlinben és német nyelven már megjelent Payer Béla kitűnő műve (l. 1920!). Így adva volt a lehetőség annak azonnali magyar nyelven történő kiadására. Bán Willy (l. 1913!) közléséből tudjuk, hogy ebbeli előterjesztését azzal utasították el, hogy Payer Béla nem „Hungária” tag, így művének kiadása nem a „Hungária reputációját” emelné. Íme a túltengő egyesületi sovinizmus újabb, eklatáns példája.

1921. június 18. és 26. között a budapesti VI. ker. Felsőerdősor u. 20. sz. iskolában az „Egyesületközi Bizottság (1.1920!) megrendezte az első ifjúsági bélyegbemutató versenyt, mely az ifjúság körében nagy visszhangra talált. Az itt végzett közös munka annyira közel hozta az egyesületi vezetőket, hogy a személyes féltékenységi és hiúsági kérdések háttérbe szorításával megindult az egyesületeket tömörítő szövetség megalapításához szükséges egyesületközi harmónia helyreállítása.

1921. szeptember 22. és 27. között a „LEHE” a magyar levélbélyeg ötvenéves jubileumának alkalmából VI. Andrássy út 25. sz. a. bélyegkiállítást rendezett, melynek keretében bélyegvásár is volt. Ezzel párhuzamosan szeptem-

ber 25-én a Magyar Tudományos Akadémia előadótermében jubiláris díszülést rendeztek, melyre meghívták bélyeggyűjtő egyesületeink tagjait és kulturális életünk kimagasló személyeit.

1921 őszén a bécsi bélyegkereskedők kirakataiban „megjelentek" aratós-parlamentes bélyegeink „Occupazione Italiana" szövegű felülnyomással készített példányai, melyen a szélhámosok kezdetben komoly összegeket kerestek. A bécsi filatelista szervezetek az ismeretlen hamisítók ellen bűnvádi feljelentést tettek és a bélyegkereskedők egyesülete útján a hamisítványokat a kereskedők kirakataiból eltávolíttatták.

Az 1922. január 1-én megjelent „LEHE" egyesületi értesítőben sürgették a magyar bélyeggyűjtés történetének megírását. Nyomtatásban való közzétételéhez 40 esztendőre volt még szükség. Arra sajnos nem gondoltak, hogy az első világháborút megelőző kor, de főleg a XIX-ik század „hőskorának" emlékeit és szájhagyományait összegyűjtsék, így ennek hiányában az anyagnak jórésze sajnos mindörökre elveszett. A krónikás további nehézsége, hogy a sokszor rendkívül pongyola fogalmazású és helyenként ellentmondásokkal tarkított cikkek útvesztőjében kénytelen az igazságot kihámozni.

1922. június 13-án végre megalakult a „Magyar Bélyeggyűjtő Egyesületek Országos Szövetsége". Az alakuló közgyűlést Vejtey-Kölbig Ferenc az 1910-ben alakult (l. 1910!) szervező bizottság elnöke nyitotta meg. Majd felhívására Rédey Miklós személyében korelnököt választottak. A közgyűlésen elfogadott alapszabályok szerint a szövetség a következő célok elérését tűzte feladatául: a magyar bélyeggyűjtők és bélyegkereskedők érdekeinek előmozdítása és megvédése, a megbízhatatlan magyar és külföldi gyűjtők és kereskedők számbavétele és nyilvántartása, a magyar szakirodalom támogatása és fejlesztése, a külföldi szakirodalom beszerzésének megkönnyítése, a bélyegek beszerzésében az egyesületek támogatása, bélyeggyűjtőket érdeklő ügyek tárgyalása céljából kongresszusok rendezése. Alig érthető, hogy a célkitűzések sorából hiányzik a kiállítások rendezése, szakkönyvtár és bélyegvizsgáló állomás létesítése, szövetségi szaklap kiadása és még sok más, amit az 1922 előtt alakult külföldi szövetségek programjukba már felvettek. Ebből a tényből csak arra következtethetünk, hogy az alapszabályokat fogalmazók ezeket át sem nézték, vagy ami még rosszabb, tudatosan mellőzték. Az alapszabálytervezet elfogadása után a 9 egyesület által kiküldött résztvevők megválasztották a szövetség első, vezetőségét. Elnök: dr. Hampel Antal (Lehe), alelnökök: Vejtey-Kölbig Ferenc(Elma), dr. Szundy Károly (Hungária), Vécsei Ede (Pannónia), Vigadi Virgil (Maoe) és Ziffer Hugó dr. (Országos). Főtitkár: Edvi-Illés Lajos (Lehe), titkár:Bauer Béla (Hungária). Ezen kívül 3 tagú számvizsgáló bizottságot és 10 tagú elnöki tanácsot választottak. Dr. Hampel Antal megválasztását köszönő beszédét stílusosan az 1869-ben Belgiumban kiadott (Zumstein sz: 23−26.)bélyegeken olvasható felirattal kezdte. L'Union fait la force! (Egységben az erő!) Majd így folytatta: „A széthúzás és visszavonás turáni átok, mely gyöngít és minden igaz ügyet megront. Ki kell küszöbölnünk minden személyes ellentétet, mert célunkat csak megértő és egyesített munkával érhetjük el." A beszédből idézett három sorban benne volt mindaz, ami hazánkban a filatélia fejlődését évtizedeken át akadályozta és gátolta, ami pedig a szövetség megalakulásával sem szűnt meg. A szövetség megalakulása után az elfogadott

alapszabályokat azonnal benyújtották a belügyminisztériumhoz, ahol 3 éven át fektették és csak 1925-ben hagyták jóvá. Tudjuk, hogy a bürokrácia malmai lassan őrölnek, de ilyen késedelmes ügyintézésre még nem volt példa. Ez csak a háttérbeni fékező erők közbelépésével magyarázható, hiszen az egyesületek élén álló magasrangú köztisztviselők az alapszabályok gyors jóváhagyásához szükséges összeköttetésekkel kétségtelenül rendelkeztek. Szerencsére kimondották az alakuló közgyűlésen, hogy mindaddig, amíg az alapszabályok jóváhagyása meg nem történik és így. a szövetség csak papiroson létezik, fenntartják az „Egyesületközi Bizottság"-ot.

1922. június havában a külföldön legolvasottabb, Magyarországon német nyelven megjelenő „Pester Lloyd" (Pesti Lloyd, a londoni Lloyd Edward kávéházban alakult az első társaság, mely kereskedelmi egyesülés volt. Rövidesen sok hajózási, biztosító és ipari egyesülés vette fel címébe a Lloyd nevet, így az 1853-ban alakult Pesti Lloyd Társulat is) állandó bélyegrovatot rendszeresített. Az 1854-ben alapított lap naponta kétszer reggel és a délutáni órákban jelent meg. A reggel megjelenő példány alcíme „Morgenblatt", a délutánié „Abendblatt" volt. A rendszeresített állandó bélyegrovat szerkesztője Lehnert Frigyes volt és a lap péntek délutáni (Abendblatt) számaiban volt olvasható. Bár az egykori lap szellemi irányától bennünket egy világválaszt el, mégis el kell ismernünk, hogy hazánkban a filatéliának nagyszolgálatot tett. Az a tény, hogy korának vezető napilapja állandó bélyegrovatot indított nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a filatéliát lenéző, kigúnyoló szemléletet visszavonulásra késztette. Ezenfelül újítása nyomán rövidesen összes Budapesten és vidéken megjelent napi és heti lapok bélyegrovatot rendszeresítettek.

1922. szeptember 24-től október l-ig megrendezte a „LEHE" az „Első Országos Levélbélyeg Gyűjtői Hét" című bélyegkiállítást. A kiállítás helye az egykori Erzsébet téri Nemzeti Szalon volt. Évekkel ezelőtt lebontották és helyét az Engels téri megvilágított virágágyak jelzik. A kiállítás megnyitását követő napon a Magyar Tudományos Akadémia előadótermében, elhunyt kiváló filatelistánk Dessewffy Miklós emlékére díszülést rendeztek, melyen négy szakelőadást is tartottak. A „Filatelista Nagyhét" alatt az összes budapesti bélyeggyűjtő egyesületekben szakelőadásokat és gyűjtemény bemutatókat rendeztek.

1923. január 13-án, Petőfi Sándor születésének 100 esztendős évfordulója alkalmából öt bélyegből álló sorozatot adott ki postánk. A sorozat külön érdekessége, hogy a bélyegfelirat a korábbi „Magyar Kir. Posta" helyett „Magyarország" lett. E sorozat kiadását követő 15 éven át ez volt a bélyegfelirat és csak az 1938-ban kiadott Szt. István sorunk bélyegein tért vissza ismét a „Magyar Kir. Posta" felirat. '

1923. február első napjaiban Bíró Marcel neves filatelistánk a magyar bélyegek monográfiáját tartalmazó kéziratát kiadás céljából átadta a „Pannonia Bélyegegyesület"-nek. Eddig még meg nem állapítható okból nem került, kivitelezésre, sőt még ami ennél is nagyobb baj, nyomtalanul eltűnt. E sorok írójának a kézirat megtalálására irányuló minden kutatása eddig eredménytelen maradt. Megtalálta viszont, hogy a ,.Pannónia" 1923-ban 4 német, 1 francia,. 1 angol és 1 olasz nyelven, szerkesztett szaklap előfizetője volt, vala-

mint, hogy Grosz Gyula nevű tagjának repülőposta gyűjteménye határainkon túl is ismeretes volt. Ez utóbbit Anglia legöregebb bélyeggyűjtő egyesületének a „Royal Philatelic Society"-nek (Királyi Filatéliai Társulat) 1923. január 6-án kelt és az egyesülethez intézett levele igazolja, melyben Grosz gyűjteményének részletes leírását kérik és kérdezik, hogy számíthatnak-e annak Londonban való kiállítására.

1923. február 22-én elhunyt az 1850-ben született, külföldön is jól ismert filatelistánk Payer Béla. (l. 1920.!) Amikor Dessewffy Miklóst vésetjavítási kutató munkájáért (l. 1918.!) éles támadások érték, Payer állt ki elsőnek védelmére, majd ezt követően maga is segédkezett Dessewffynek vésetjavításaink rendszerezésében.

1923. május 2-án Iván Kornál szerkesztésében megjelent a „Magyar Bélyeg" c. szaklap, mely 1923. szeptember havában a „LEHE" hivatalos közlönye lett.

1923. augusztus havában a „Budapesti Hírlap" c. napilap állandó bélyegrovatot rendszeresített. A hetenként megjelenő rovatot, Iván Kornél a „Magyar Bélyeg" kiadója szerkesztette.

1923. november 5-i számában a „Donaupost" (1. 1918.!) közli, hogy a budapesti bélyeggyűjtő egyesületek közös akciót kezdeményeztek egy bélyegszékház megszerzésére. A lap véleménye szerint bármilyen szép is ez az elhatározás, ugyanúgy nem fog sikerülni, mint ahogy ez a bécsi egyesületeknek sem sikerült. Egy ingatlan megvásárlása vagy felépítése olyan anyagi felkészültséget igényel, mely a gyűjtők áldozatkészségét messze meghaladná. A lap véleményét ismertetve, kiegészíthetjük azt még azzal is, hogy abban az időben,amikor még a szövetség is csak papiroson létezett, bélyegszékházról beszélni hiú ábránd volt.

1923. december 2 és 8 közötti napokban győri filatelistáink jól sikerült bélyegkiállítást rendeztek. A látogatók között feltűnt a szomszédos megyék sok bélyeggyűjtője.

1923. december 20-tól 27-ig „II. Országos Levélbélyeggyűjtői Hét" címen az Iparművészeti Múzeumban bélyegkiállítást rendeztek. A bíráló bizottságelnöke Schmidt József, tagjai Jászai Emánuel János, Megay Oszkár, Pollatschek Sándor, Popovits Mirkó és Szécsy Artúr voltak. A gyűjtői hét keretében előadásokat a következők tartottak: Császár Károly, Csécsi Imre dr. Hampel Antal, dr. Rédey Miklós és Sterk Izidor. Az előadásokat a kiállítás színhelyén egy külön erre a célra berendezett helyiségben tartották.

1924-ben Jászai Emánuel János kiadásában és szerkesztésében megjelent„Magyar Levélbélyeg" c. folyóiratban végre bemutatták Than Mór első magyar bélyegtervét. (l. 1848.!)

1924-ben a „Philatélia" c. szaklapunk cikksorozatban ismertette Rédey Miklós, majd Hugó Griebert angol filatelista kőnyomatos bélyegeinkről szóló tanulmányát. Griebert a Gibbons cég szemléjében ismertette elsőként 5 krajcáros kőnyomatos bélyegünk típusváltozatait.

1924 tavaszán a „Ma Este" c. színházi folyóirat is állandó bélyegrovatot létesített, mely főleg filatéliai pletykákkal foglalkozott.

1924. július 29-én megalakult a „Bélyeg Klubház Rt.". A cégbíróság Cs. 23 916/1925. sz. végzésével a részvénytársaság alapszabályait jóváhagyólag tudomásul vette. Nyilván erre az alakulásra célzott a jólértesült „Donaupost"

1923. november 5-i számában ismertetett székház alapításáról beszámoló cikk. A cégbírósági végzésből kitűnően az alakuló ülésen elfogadott alapszabályokat a cégbíróság nem vette tudomásul és újabb közgyűlés által módosított alapszabályokat kívánt. A második 1924. december 29-én megtartott pótalakulóközgyűlésen elfogadott és megváltoztatott alapszabályokat azután 1925. április 6-án jóváhagyta.

Az alapítók nyilván nemzetközi méretű üzletről álmodtak, mert a jóváhagyott alapszabályokban a társaság neve német, francia, angol és olasz fordításban is szerepel. íme a szép névgyűjtemény: „Marken-Klubhaus Aktiengesellschaft, Maison du Club des TimbresPoste Societé Anonyme, Club-Houseof Post-Stamps Limited, Casa del Club dei Bolli Societá Anonima."

A vállalat alapszabályszerű tárgya: „klubház létesítése és pedig megfelelő helyiség bérlete, vagy építkezés útján, amely klubház elsősorban a magyarországi bélyeggyűjtő egyesületek összejövetele és céljaira szolgálna. Továbbá a klubház fenntartásával járó összes üzletek teljesítése ún. vendéglői kávéházi és szállodai üzem folytatása, a klubot látogató egyesületeknek és azok tagjainak otthonszerű ellátása, helyiségek bérbeadása, bélyeg és műtárgyak kiállítása, ezek árverezése, megőrzése, ilyenekre előleg nyújtása, bélyegtőzsde létesítése, bélyeggyűjtő és más egyesületek adminisztrálása, szakkönyvek és lapok kiadása, valamint bélyeggyűjtő segédeszközök gyártása és mindezekkel való kereskedés.

Az rt. alaptőkéje papiroson 50 000 000 korona volt, mely 5 000 db egyenként 10 000 K névértékű, névre szóló részvényre oszlott. Az első igazgatóság tagjaiul az alapítók Endrényi Sándort, Horváth Artúrt, Khayl Elemért, Lányi-Lindner Gusztávot, dr. Marzloff Camillót, Szabó Imrét és Vigadi Virgilt választották. Az ismertetett névsorból kitűnően az igazgatóság a „LEHE", „Hungária" és „Pannónia" tagjaiból alakult.

A megalapított vállalat feladatkörét tekintve, szinte hihetetlen, hogy komoly emberek mire vállalkoztak. A vendéglátóipari kombináttól kezdve, bélyegkereskedelmen és bankszerű üzleteken át a segédeszközök gyártásáig mindennel foglalkozni akartak. Inflációs viszonyok adta obskurus üzleti vállalkozásra fordították a jóhiszemű bélyeggyűjtők által összeadott pénzeket. A három vezető egyesületből főleg a pannóniások voltak a vállalkozás résztvevői, így nyugodtan megállapíthatjuk, hogy amikor Bíró Marcell munkájának kiadására nem volt anyagi lehetőség, akkor efféle üzletekre jutott. így az utókornak szakkönyvek helyett csak cégbírósági iratok maradtak. Az alaptőkét „eladminisztrálták", a részvényesek pénzüket az utolsó fillérig elvesztették.

1924 nyarán Szlovákiában legolvasottabb magyar nyelven megjelenő napilapjában állandó bélyegrovatot rendszeresítettek, melyet ismert filatelistánk, Weinert Győző dr. szerkesztett. A rovatban közölt cikkek főleg magyar klasszikus bélyegekkel foglalkoztak és bőségesen ismertették a magyar filatélia eseményeit.

1924. nyarán a „Salgótarjáni Bélyeggyűjtők Egyesülete" szépen díjazott országos versenyt hirdetett a magyar bélyegeken előforduló vízjelállás, vízjel- és fogazási különlegességek hiánytalan felsorolására, illetve ismertetésére. Egy viszonylag kis taglétszámú vidéki egyesület részéről ilyen pályázat kiírása

minden elismerést megérdemelt. A pályázat kiírásával egyidejűleg ifjúsági gyűjteménybemutató versenyt is rendeztek.

1924 nyarán Bécsben, a Duna csatorna mentén végzett földmunkák alkalmával, egy ládát találtak, melyben 185 db., részben gumiból, részben fémből készült bélyegzőt találtak. A bélyegzők között sok magyar nyelvű és megszállási volt. A hamis bélyegzők között egy eredetit is találtak, ez egy Dorfinger nevű bécsi bélyegkereskedő cégbélyegzője volt, aki a láda felfedezését megelőző napon öngyilkos lett és titkát így a sírba vitte.

1924 őszén a pozsonyi „Hiradó" c. napilap kiadásában megjelent „Magyarország levélbélyegeinek katalógusa 1850—1924". Szerzője Weinert Győző volt. 1925-ben egy újabb, bővített kiadás jelent meg, melyben a szerző a magyar megszállási bélyegeket is rendszerezve ismertette.

1924. szeptember 20-án került megrendezésre az „I. Magyar Filatelista Nap". Ugyanezen a napon nyílt meg a pesti vigadóban rendezett és 24-ig tartó nagyszabású bélyegkiállítás. Mindkettőt az „Egyesületközi bizottság" rendezte.

1925-ben végre jóváhagyta a belügyminisztérium az 1922. június 13-án megalakult. „Magyar Bélyeggyűjtő Egyesületek Országos Szövetsége" alapszabályait ezzel működését hivatalosan is megkezdhette. Időközben megváltozott az 1922-ben megválasztott vezetőség is és 1925-ben a szövetség vezetősége a következő személyekből állt: elnök Khayll Elemér, alelnökök: dr. Szalay-Újfalussy László, Vejtey-Kölbig Ferenc, Vécsei Ede, dr. Vigadi Virgil és Schmidt József. Főtitkár: Bauer Béla. Titkár: Kühn János. A szövetség tagegyesületei 1925-ben. „LEHE" (Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete) elnök: Schmidt József, titkár: László Illés. „Hungária" (Hungária Magyar Bélyeggyűjtők köre, alakult 1898-ban.) Elnök: dr. Szalay-Újfalussy László, titkár: dr. Kiss Aladár. „Elma" (Első Magyar Alkalmibélyeggyűjtők Egyesülete, alakult 1911-ben.) Elnök: Vejtey-Kölbig Ferenc, titkár: Szabó Antal Jenő. „Amatőrök"' (Magyar Amatőrök Országos Egyesülete, alakult 1913-ban.) Elnök: dr. Vigadi Virgil, titkár: Kühn János. „Pannónia"(Pannónia Bélyegegyesület, alakult 1917-ben.) Elnök: Vécsei Ede, titkár: dr. László Berthold. „Országos" (Magyar Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete, alakult 1919-ben.) Elnök: Beszédes Sándor, titkár: Árvai Artúr. „Kereskedők" (Magyar Bélyegkereskedők Egyesülete, alakult 1919-ben.) Elnök: Majó Sándor titkár: Ferdinkó Béla. „R.L.T." (Richter Lajos Társaság, alakult 1925-ben.) Tagjai meghívásos alapon a szakírók és legalább ezüst érmet nyert bélyeggyűjtők. „Turul" (Turul Magyar Filatelistaképző Egyesület, alakult 1925-ben.) Elnök: Lótay Gyula, titkár: Márton Jenő.

Vidéki tagegyesületek 1925-ben: Pécsi Bélyeggyűjtők Egyesülete. Alakult 1919-ben. Elnök: Börötzffy Károly, titkár: Tiszay Béla. Debreceni Bélyeggyűjtők Egyesülete: alakult 1925-ben. Elnök: dr. Zalay János, titkár: dr. Sajó László. Szegedi Bélyeggyűjtők Egyesülete. Alakult 1925-ben. Elnök: dr. Szabó József, titkár: Lustig István. Miskolci Bélyeggyűjtők Egyesülete. Elnök: Gresits Elemér, titkár Kállai Géza. „Sempronia" Amatőrbélyeggyűjtők Asztaltársasága, Sopron. Elnök: Schleiffer Richárd, titkár Ferenczy István. Gyöngyösi Bélyeggyűjtők Egyesülete (előbb „Gyöngyösi ifjúsági Bélyeggyűjtők Egyesülete.) Elnök: betöltetlen, titkár: Kring Gyula.

Alakulóban levő és szövetségi felvételüket kért egyesületek: Szombathelyi Bélyeggyűjtők Egyesülete, Székesfehérvári Bélyeggyűjtők Egyesülete, Bajai Bélyeggyűjtők Egyesülete.

Szövetségi Ifjúsági tagegyesületek: Ifjúsági Bélyeggyűjtők Első Magyar Egyesülete. Alakult 1923-ban. Tanárelnök: Antos Mihály. II. ker. Toldy Ferenc utcai Reáliskola Ifjúsági Bélyegegyesülete. Alakult 1925-ben. Tanárelnök:Koczogh András. VII. ker. Madách Főgimnázium Ifjúsági Bélyegegyesülete. Alakult 1925-ben. Tanárelnök: Steller Ignácz. Nyíregyházi Főgimnázium Ifjúsági Bélyegegyesülete. Alakult 1925-ben. Tanárelnök: Cvick Lajos.

Alakulóban levő és szövetségi felvételüket kért ifjúsági egyesületek: Verbőczy István Reálgimnázium, Kölcsey Ferenc Reálgimnázium, Bólyai Farkas Főreál, Zrínyi Miklós Reálgimnázium, Kemény Zsigmond főreál és VTJ. kerületi Főgimnázium ifjúsági bélyeggyűjtő egyesületei.

Ugyanebben az időben Budapesten négy szaklap jelent meg. „Philatélia" szerkesztette Doszkár Ferenc, „Bélyeggyűjtés" szerkesztette Iván Kornél,„Turul Filatelista Világlap" szerkesztette Braun Ödön és a „Bélyeggyűjtés"szerkesztették Engel Frigyes és Hirsch Gyula. Kivétel nélkül öthetenként jelentek meg a lapokon feltüntetett adatok szerint. A valóságban nem mindig így volt.

1925-ben a következő Budapesten megjelenő napilapokban volt rendszeres bélyegrovat. „Budapesti Hírlap" vasárnapi számában, szerkesztette Iván Kornél. „Nemzeti Újság" minden keddi számában, szerkesztette Jászai Emánuel János. „Pesti Napló" minden szerdai számában, szerkesztette Lóránt Mihály. „Pester Lloyd" minden pénteki számában szerkesztette Jászai Emánuel János.

1925. április 7-e és 14-e között rendezték szegedi filatelistáink az „Első Bélyeghét Szegeden" című kiállításukat az ottani múzeumban. A kiállítás egyik látványossága volt a szegedi filatelisták kollektív munkájának és áldozatkészségének eredménye, egy szép magyar bélyeggyűjtemény, melyet múzeumunk részére készítettek állandó kiállítás céljaira.

1925. május 13-án letartóztattak Rákospalotán egy ügyvédjelöltet. Hosszabb nyomozás eredménye volt felülnyomásos portóbélyegeink hamisítójának, letartóztatása. A házkutatás során végre sikerült egy bélyeghamisítót tettenéréssel ártalmatlanná tenni.

1925. május végén postánk bélyegmúzeumunk számára megvásárolta a szegedi dr. Ács Jenő féle „Fiume" és „Szeged" bélyeggyűjteményt., mely így az érdeklődők számára is hozzáférhetővé vált.

1925 nyarán dr. Erdődi Ármin és Kner Endre szerkesztésében megjelent az „1871 −1920 kiadású Magyar Postabélyegek Árjelző. Kézikönyve". A jól szerkesztett mű az árjelzéseken kívül ismertette összes fogazási és vízjel-különlegességeket. 1926-ban megjelent az első, 1928-ban a második pótlás, majd 1931-ben a harmadik pótlás. Úgy a kézikönyvet, mint pótlásait a gyomai Kner Izidor nyomda adta ki.

1925. szeptember havában az Athenaeum kiadásában megjelent Lóránt Mihály „A bélyeg" című könyve. Sajnos a kb. 100 oldalas könyv mondanivalójának nagyrésze a bélyegkereskedelemmel összefüggő.

1925. december 12-e és 14-e között került megrendezésre a „II. Magyar Filatelista Nap", melyét már a szövetség rendezett a pesti vigadóban. A bélyeg-

kiállítás keretében vásár, csere, aukció és sorsolás is volt. A három napon áttartott, előadássorozat témái a következők voltak: Bélyeghamisítás elleni küzdelem, A filatélia vidéki nehézségei, Szakirodalom és szaksajtó helyzete, A csere és körküldeményforgalom problémái, a filatelisták jogvédelme, Az ifjúsági bélyeggyűjtés szervezésének nehézségei, A nemzetközi bélyegcsere még megoldatlan kérdései, Nemzetközi filatelista kapcsolatok mielőbbi létesítése, Fekete listák publikálása, Újabb egyesületek megalapításának nehézségei, Az eszperantó és filatelista szervezetek közötti kapcsolatok elmélyítése és a helység kérdés. Az egyes referátumokat színvonalas vita követte, melyekben közel 40 hozzászólás hangzott el.

1925 december 16-án megalakult a „Nyugatmagyarországi Bélyeggyűjtő Egyesület". Elnökül Deme Lászlót, titkárnak Domby Józsefet választották meg. Az egyesület szervezése alkalmával még a „Szombathelyi Bélyeggyűjtők Egyesülete" címet használták és szövetségi felvételüket is ezzel a címmel kérték.

1926. január havában a „Pannónia" közgyűlésén Vécsei Ede köri elnök szövetségi mozgalmat követelt a filatéliai életben közhasználatban levő német szakkifejezések megmagyarosítására. Véleménye szerint művelt emberhez nem méltó módon használnak gyűjtőink német magyar korcsszavakat pl. „kingerlice", mely a kinkerlitzchen (semmiség) szóból származó. Köteg helyett„bündli, bindli, pündli". Ragasztónyomos helyett „falcos", ablakos helyett „dünn", postatiszta helyett „postfris", teljes helyett „ganczahe" stb. stb. az eléggé el nem ítélhetően használatos kifejezések. Nagyobb nyomaték kedvéért bejelentette, hogy a „Pannónia" ülésein, amennyiben a felszólalók ilyen és ehhez hasonló kifejezéseket használnak, azokat nyomban félbeszakítva figyelmeztetni fogja a helyes kifejezés használatára. Ezt a „fenyegetését" két évtizeden át valóban be is tartotta. A közben eltelt négy évtized sem volt sajnos elég ahhoz, hogy ezek a helytelen kifejezések a feledés homályába merüljenek.

1926. február 23-án tartott közgyűlésen szövetségünk a következő állandó munkabizottságokat létesítette: 1. Propaganda, 2. Pénzügyi, 3. Szakirodalmi,4. Katalógus és árelemző, 5. Vidéki gyűjtőket szervező, 6. Ifjúsági és 7. Bélyegvizsgáló. A 12 tagú bélyeg vizsgáló állomás tagjai között olyan neveket találhattunk, mint Rédey, Schiller, Markstein, dr. Ünterberg, dr. Sailer, dr. Pákozdy stb. A vizsgálatnál hamisnak talált bélyegek hátoldalán „falsum" bélyegzést alkalmaztak.

1926 márciusában a Doszkár Ferenc kiadásában megjelent „Philatélia"c. szaklap kiadásának megszűntetésével egyidejűleg egy újabb szaklap indult „Filatéliai Kurír" címmel. Az új lap szerkesztője és kiadója Örvös János volt. A lap színvonalával, megjelenésének rendszerességével kiemelkedett az átlagszaklapok sorából.

1926 májusában nemzetközi botránnyá dagadt a „Petőfi Társaság" levélzáró bélyegeinek ügye. Jókai Mór születésének századik évfordulója alkalmából primitív kivitelű és háromszög alakú levélzáró bélyeget hoztak forgalomba,melynek bevétele a társaság irodalmi alapját szolgálta. így szólt a társaság hírverése. A filatelisták körében rövidesen szóbeszéd tárgya lett, hogy a bélyegekből befolyó pénzből vajmi kevés jut a beharangozott irodalmi alapra. Jel-

lemző akkori állapotainkra, hogy az ügyben hivatalos vizsgálatot indíttatni csak kerülő utakon mertek. A leleplező Németország egyik jónevű lapja a„Hamburger Fremdenblatt” volt. A lap híre nyomán a magyar hatóságoknak végre cselekedni kellett. A belügyminiszter által elrendelt vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a társaság hivatalos helyről kiadott „ajánlás” segítségével főleg az iskolákban, a tanulók körében helyezte el a bélyegeket. A megtévesztett tanárok és tanítók propagandájának révén dűlt a pénz, melyből 90%-ot a „vállalkozó ügynökök” és 10%-ot a társaság kapott. Jobb módú szülők gyermekeivel 50—100 darab bélyeget vásároltattak. Mindez hivatalos vizsgálat során derült ki. Az enyhén szólva fura szerződést a társaság nevében akkori elnöke Pékár Gyula közoktatásügyi államtitkár írta alá. Arra a vizsgálat természetesen már nem terjedt ki, hogy a „vállalkozó ügynökök” (az elnevezés Pékár vallomásából származó) a 90%-ból kinek mennyit voltak kötelesek leadni. E kényelmetlen témát nyilvánvalóan az ügyben szerepelt közéleti férfiakra való tekintettel nem feszegették. A bélyeggyűjtők szövetsége a maga részéről beérte annyival, hogy a levélzáró bélyegek használatának mellőzésére kérte fel tagegyesületeit. A botrányról különben a Pozsonyban megjelenő kitűnő bélyegszaklap a „Donaupost” 1926-os évfolyama, 5. számának 88. oldalán is beszámolt.

1926. június 10-e és 20-a közötti napokban megrendezték az „Első Magyar Országos Ifjúsági Bélyegkiállítást".

1926 december első napjaiban a „Magyar Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete” bejelentette, hogy a szövetségből azonnali hatállyal kilép. Az erről szóló jelentés a kilépés okául „vitás kérdést” említett, de hogy ez közelebbről mi volt, arról említés nem történt.

1926. december 19-én rendezték a „III. Magyar Filatelista Nap"-ot. Színhelye az Imperial szálloda (VIII. Rákóczi út 90.) pálmaterme volt. Alkalmi postahivatal is működött. Kisebb méretű rendezvényeink sorába tartozott és ezt a kedvezőtlen gazdasági viszonyokkal magyarázták.

1927 januárjában tartotta hangversenyét Pia Ravenna olasz koloratúrszoprán énekesnő a zeneakadémia nagytermében. „Az Újság” c. napilapriporterének elmondotta, hogy legnagyobb szenvedélye a bélyeggyűjtés és arra kérte a közönséget, hogy felléptekor virág helyett bélyegeket dobjanak fel a zeneakadémia dobogójára. Mint mondotta a virág elhervad, a bélyeg megmarad és ez mindig emlékeztetni fogja őt a kedves magyar közönségre. Szemtanúk beszámolója szerint nemcsak bélyegeső volt, hanem a koncert befejezése után a művésznő még sokáig beszélgetett a jelen volt filatelistákkal magyar bélyeggyűjteményének felépítéséről.

1927. február 28-án megjelent a „Magyar Bélyeggyűjtő Egyesületek Országos Szövetsége” kiadásában a szövetségi „Értesítő” első száma. Főszerkesztő Rédey Miklós, felelős szerkesztő: Iván Kornél volt.

1927. május le és 9-e közötti napokban a szövetség megbízásából a„LEHE” rendezte meg a „IV. Magyar Filatelista Nap"-ot, melynek keretében megrendezésre került a „Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete V. Bélyegkiállítása” is. Színhelye a vasúti és hajózási klub díszterme volt. A kiállítás egyben a „Második Magyar Országos Bélyegkiállítás” is volt. A kiállítás tartama alatt megtartott előadások címei a következők voltak: utánvéseseink-

ről a magyar bélyegek nemzetközi megvilágításban, a magyar bélyegek vízjeleiről, a fogazási változatairól, nem postai bélyegek gyűjtéséről, az ifjúsági bélyeggyűjtésről, különleges postai lebélyegzésekről, a bélyeggyűjtők indokolt panaszairól és végül a bélyeggyűjtők hátramaradottjainak jogvédelméről.

1927 tavaszán jelent meg Jászai Emánuel János könyve, „A Magyar Bélyegek Katalógusa". A 232 oldalas (13x20 cm méretű) 435 ábrával megjelent könyv tartalmi színvonala és kivitele minden elismerést megérdemelt. Az Egyetemi Nyomda kiadása volt, melynek élén ebben az időben" kiváló szakírónk Czakó Elemér dr. állt.

1927 tavaszán filatelistáink vették észre, hogy postánk kárára nagyméretű bélyeghamisítás folyt. Első pengő-filléres sorunk 8, 16, 32 és 40 filléres címleteit hamisította egy bűnszövetkezet, melynek tagjai Hrabák, Halpert-Hámos és Weiner nevű nyomdai alkalmazottak voltak. Havas nevű Dorottya utcai trafikos útján hozták hamisítványaikat forgalomba. A terjesztés gyorsan történt, mert ebben a trafikban vásárolták bélyegszükségletüket a környező nagy bankok; ezek bélyegfogyasztása pedig köztudomásszerűen nagyméretű volt. Amikor a hamisítókat lefülelték, már 10 000 pengő értékű bélyegen túladtak, de még ennél is nagyobb értéket reprezentált a lefoglalt és még el nem adott bélyegek névértéke. Élesszemű filatelistáink felfedezése nélkül bizonyára még sokáig űzhették volna iparukat a bélyeghamisítók.

1927. május 30-án ülést tartott szövetségünk. Ezen többek között hosszabb vita után elfogadták Gábor Ignác elnöki tanácstag indítványát, mely szerint a szövetség fogadja el a FIP (Fédération Internationale de Philatélie; rövidítése, magyarul Nemzetközi Filatelista Szövetség) meghívását és lépjen be tagjainak sorába. A FIP júniusban Strassburgban megtartott kongresszusán a magyar szövetséget egyhangú határozattal rendes tagul felvették. A FIP székhelye ebben az időben Brüsszel volt. A felvétel idejében a magyar szövetségnek hét fővárosi és három vidéki tagegyesülete volt.

1927. október 22-én és 23-án Debrecenben jól látogatott bélyegkiállítást rendeztek, melyen több fővárosi gyűjtő is kiállított. Több pesti egyesület csoportos látogatást is szervezett.

1927. december 9-én jóváhagyta a cégbíróság az 1924. július 29-én megalakult „Bélyeg Klubház Rt." felszámolását. Ezzel az aktussal végleg kimúlt egy botrányosan könnyelműen alapított üzleti vállalkozás, mely komolytalanságában is súlyos károkat okozott a magyar filatéliai mozgalomnak.

1927 végén a „Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete" kiadásában megjelent Rédey Miklós munkája: „Az aratósokig megjelent segélybélyegeink, portóink stb. 1913−1918".

1927 végén a „Strigonium Esztergomi Bélyeggyűjtők Köre" bejelentette belépését az országos szövetségbe.

1927 folyamán vidéken megjelenő napilapjaink közül újabb három határozta el rendszeres bélyegrovat szerkesztését. Szombathelyen a „Vasvármegye" rovatvezető: Deme László, Miskolcon a „Reggeli Hírlap" rovatvezető Mózes Ábrahám, Szegeden a „Délmagyarország" rovatvezető Székely Móric volt.

1928 nyarán a „Hadtörténeti Múzeum" bélyegosztályt létesített. Ebben kívánták összegyűjteni a katonai és hadivonatkozású (kísért a motívumgyűjtés) bélyegeket, lebélyegzéseket, tábori postai küldeményeket és hadtáp pos-

tai emlékeket. Ezzel kb. egyidőben a Széchényi könyvtár is bélyegmúzeum szervezését jelezte.

1928 októberében 73 éves korában elhunyt nagy bélyeggyűjtőnk Popovits Mirkó Frigyes. Bélyeggyűjteményét részben eladta, részben oda-ajándékozta bélyegmúzeumunknak. Ő volt az első nagy gyűjtőnk, aki minden külföldről érkezett vételi ajánlatot visszautasítva teljes gyűjteményét a magyar filatélia számára biztosította.

1928 novemberében kiváló filatelistát tiszteltek meg halála után azzal, hogy nevéről utcát neveztek el. Persze nem nálunk, hanem Németországban. Gössnitz (l. 1911-nél!) városi tanácsa a filatéliai munka megbecsülésének jeléül utcát nevezett el A. E. Glasewaldról. A magyar filatelistákkal sűrű kapcsolatot tartott és Budapesten is járt. (l. 1913-nál!)

1928. november 3-án és 4-én rendezték meg az „V. Magyar Filatelista Nap"-ot. Színhelye az „Országos Iparegyesület" VI. Zichy Jenő utca 4. sz. a. székháza volt. A szövetség közgyűlését, valamint a szokásos előadássorozatot ugyanekkor ugyanitt a székház dísztermében rendezték.

1928. december 9-én és 10-én rendezték Debrecenben a „Második debreceni kiállítás"-t. A „Kereskedő Társulat" székházának nagytermében sorakoztak a tárlók és a látogatók száma meghaladta a négyezret. Feltűnést keltett a kiállításon Barta Antal kabai földműves maga készítette bélyegalbuma és ebben elhelyezett gyűjteménye. Személyében tisztelhetjük első ismert földműves bélyeggyűjtőnket, ezért külön öröm számunkra, hogy itt közölt fényképét megörökíthetjük az utókor számára.



Barta Antal

1928 decemberében megérkezett a szövetség által megrendelt és Fournier (Francois Fournier minden idők legnagyobb bélyeghamisítója, francia születésű volt, aki a svájci Genfben élt) összes hamisítványait tartalmazó gyűjtemény. 1929. január 21-én az „Amatőrök", 22-én a „Hungária", 23-án az „Elma", 24-án a„LEHE" és 25-én a „Pannónia" rendezett külön összejövetelt, hogy a már világhírűvé vált gyűjteményt tagjainak bemutathassa. A gyűjtemény méretére jellemző, hogy az abban elhelyezett és művészi tökéllyel készült hamisítványok valódi példányainak értéke 1928-ban megközelítette a három millió svájci frankot. Az albumban volt magyar kőnyomatos bélyegeket boríték kivágásokból készítette; a fogazásukhoz (9½-es) szükséges készülékét külön e célra készítette. Vajon hova lett ez a ma már pótolhatatlan értékű gyűjtemény, mely felszabadulásunk előtt még a szövetség leltárában volt.

1928 végén a postavezérigazgatóság átiratban kérte a Magyar Bélyeggyűjtő Egyesületek Országos Szövetségét, hogy készíttessen egy magyar filatéliai szakszótárt. Az átirat nyilván a „Pannónia" elnökének, Vécsei Edé-

nek kezdeményezése nyomán született (l. 1926-nál!) és sajnos a mai napig sem vesztett aktualitásából.

1929. január 10-én elhunyt Pollatschek Sándor, aki az első ismert magyar bélyeggyűjtő volt. (l. 1863-nál!) Hatvanhat éven át dolgozott a magyar filatélia „hőskorában" úgy, hogy irigyei nem voltak. Személyi, hiúsági kérdéseken mindenkor túltette magát és személye volt az a fix pont, akire mindenkor és mindenütt számítani lehetett. Egyesületi sovinizmus nem zavarta, azt kezdettől fogva mélységesen elítélte és ennek bizonyítására minden bélyeggyűjtő egyesületnek megalakulásától kezdve tagja volt. Magyar, de különösen angol és francia gyűjteménye korának világviszonylatban ismert és számontartott gyűjteménye volt.

1929 januárjában Ady Lajos debreceni tankerületi főigazgató (Ady Endre testvéröccse) köriratban hívta fel tankerületének középiskolai igazgatóit, törekedjenek iskoláikban bélyeggyűjtő egyesületeket szervezni. Részletesen ismertette a bélyeggyűjtés fontosságát és rámutatott arra, hogy az ezzel járó pedagógiai előnyöket egy tanár sem nélkülözheti. Egyidejűleg megbízta Cvíck Lajos gimnáziumi tanárt egy országos középiskolai filatéliai szervezet alapszabályainak kidolgozására. Elképzelés szerint a megalapítandó szervezet az országos szövetség ifjúsági alszövetsége lett volna. A szervezés kezdeti sikerei után az egész mozgalom a pedagógusok közönye következtében ellaposodott, majd megszűnt.

1929. április 23-án tartotta ötödik rendes évi közgyűlését a „Magyar Bélyeggyűjtő Egyesületek Országos Szövetsége". A közgyűlés helye a körúti Edison kávéház különterme volt. Azok a filatelisták, akik a székházról és bélyegotthonról blazírt közönnyel beszélnek, gondoljanak arra, hogy egyesületeink és filatéliai szervezeteink évtizedeken át Budapest különféle kávéházainak megtűrt vendégeiként tartották összejöveteleiket és ezen a kötelező fogyasztás sem változtatott. Az egyesületi titkárok és pénztárosok kofferekben hurcolták az irattárat, katalógusokat és egyéb felszerelést, amire napjainkban kevés egyesületi vezető vállalkozna. Az egyesületi tisztségviselők bélyeggel való jutalmazása ismeretlen fogalom volt. 5−10 évi munka után kaptak egy „díszoklevél" vagy plakett formájában jegyzőkönyvi köszönetet, ők voltak filatéliai életünk minden dicséretet és elismerést megérdemlő „kulijai". E reminiszcenciák közbevetőleges ismertetése után foglalkozzunk a szövetségi közgyűléssel. A részt vevő tagegyesületeket taglétszámuk arányában a következő számú szavazati jog illette: „Elma" (Első Magyar Alkalmi Bélyeggyűjtők Egyesülete 8 szavazat, „Hungária" (Hungária Magyar Bélyeggyűjtők Köre) 7 szavazat, „LEHE" (Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete) 10 szavazat, „MABOE" (Magyar Amatőrök Országos Egyesülete) 10 szavazat, „Pannónia" (Pannónia Bélyeggyűjtő Egyesület) 10 szavazat, „Kereskedők (Magyar Bélyegkereskedők Egyesülete) 2 szavazat, „Debreceni Bélyeggyűjtők Egyesülete" 6 szavazat, „Strigonium Esztergomi Bélyeggyűjtők Köre" 2 szavazat, „Szegedi Bélyeggyűjtők Egyesülete" 4 szavazat. Amint a részletezett számokból megállapítható a budapestiek 43 szavazatával szemben a vidéket mindössze 12 szavazat illette. Az arányokból következtethetően minden ötödik szervezett bélyeggyűjtő volt vidéki. Érdekes az is, hogy a korábban legnagyobb taglétszámú egyesület a „Hungária" taglétszáma ebben az időben mennyire

visszaesett. A közgyűlési beszámoló megemlítette, hogy tekintettel a nyomasztó gazdasági viszonyokra, az 1928. évi V. filatelista napot csak igen szerény keretek között rendezhették. Kiállítás megrendezésére anyagi okokból nem kerülhetett sor. A közgyűlésen elfogadott 1929. évi költségelőirányzat teljes bevétel összege 560, pengő volt, tehát annyi, mint egy jól fizetett tisztviselő egy havi fizetése. Az előirányzott bevétel a következő szövetségi kiadásokat volt hivatott fedezni: szövetségi értesítő költségeire 272, pengő FIP tagdíjra 33, pengő, főtitkár évi tiszteletdíjára 250, pengő és különfélékre írd és mondd 5, pengő. Persze ez utóbbi összeg is egy egész évre! A Fournier-féle album vételárát (61,24 P ma többszáz dohár) a szövetség vezetői adták össze. A közölt számadatokból kitűnően a szövetség abban az időben igen nehéz anyagi körülmények között dolgozott. A főtitkárnak juttatott tiszteletdíj éppen arra volt elég, hogy ebből a szövetség portó és távbeszélő kiadásait fedezhesse.

A közgyűlési beszámolóból kitűnően a szervezés alatt álló bélyegmúzeumon kívül a következő magyar múzeumokban volt bélyeggyűjtemény: Nemzeti Múzeum Széchényi könyvtárában, a Hadtörténelmi Múzeumban és Szegeden, az ottani városi múzeumban.

1929. május 9-e és 12-e között rendezték Szegeden, az ottani városi múzeumban a „Szegedi II. Országos Bélyegkiállítás"-t.

1929 júniusában Nyíregyházán, az ottani gimnázium bélyeggyűjtő köre országos ifjúsági bélyegkiállítást rendezett.

1929 derekán megjelent Örvös János kiadásában a filatéliai címtár. Az egyesületi adatok részletes ismertetésén kívül több száz bélyeggyűjtő címét közölte bélyegcsere elősegítése céljából.

1929-es év folyamán a „Postmarke" („Postabélyeg") c. német szaklap folytatásokban közölte Ing. Edwin Müller bennünket is érdeklő munkáját a „Die Losslösung des Ungarischen Postwesens von jenem Österreichs 1867 bis 1871 und die Entstehung der gemeinsamen Postwertzeichen vom Jahre 1867" (A magyar és osztrák postaszervezetek egymástól való különválása az 1867 és 1871 közötti években, valamint az 1867-es közös kiadás keletkezése).

1929. november 29-én a „LEHE" rendezésében előadást tartott a világhírű bécsi származású filatelista Edwin Müller mérnök. Előadásában részletesen ismertette, hogy 1867-ben 102 katonai határőrvidéki postahivatal működött és ez a szám 1871-ig 135-re emelkedett.

1929. december 7-én és 8-án a szövetség rendezésében ünnepelték a „VI. Magyar Bélyeggyűjtő (Filatelista) Nap"-ot. Színhelye a Drechsler kávéház (VI. Andrássy út 25.) félemeleti helyisége volt. Kiállítás helyett gyűjteménybemutatót rendeztek. Érdekességre tarthat számot, hogy akkor ki mit gyűjtött. A következők mutatták be gyűjteményeiket: Apfel Aladár (Hollandia), Bakos Kálmán (magyar), Bauer Béla, Bernát Imre (görög és Kréta), dr. Bródszky Dezső (Európa), Gábor Ignác (repülő), Hiros János (magyar), Luis István, dr. Marzloff Camillo (magyar lebélyegzések), Pinterits Sándor (alkalmi bélyegek és különlegességek), dr. Schmidt József (szerb és Levante), Szabó Antal Jenő (tengerentúl és okmánybélyegek), Szécsy Artúr (török).

A bélyegnapi előadások keretében elhangzott előadásokat a következő filatelisták tartották: Iván Kornél a készülő magyar filatéliai szakszótárról, dr. Hencz Lajos a magyar posta történetéről, Bíró Marcell a vidéki bélyeggyűjtés helyzetéről, dr. Schmidt József a bélyeggyűjtés új irányairól, dr. Marz-

loff Camillo a magyar lebélyegzésekről. Mindkét napon bélyegvásárt is rendeztek. Bélyegkiállítás megrendezésére nyilván anyagi okokból nem kerülhetett sor.

1930. február havában megalakult a „Magyar Filatelisták Klubja". Érdekes, hogy az alakuló közgyűlésen elnök megválasztásra nem került sor.

1930. március 23-án a „Filatéliai Kurir" c. szaklap az Excelsior szálloda első emeleti dísztermében propaganda bélyegkiállítást rendezett.

1930. április 28-án megnyílt a postavezérigazgatóság Krisztina körúti palotájának VIII. emeletén a bélyegmúzeum, mely az 1939-es óv második feléig volt ezen a helyen. Végre megvalósult a magyar filatelisták évtizedeken át kórt és sürgetett intézményének megalapítása. Az előmunkálatok 15 éven át tartottak. A megnyitás idején a múzeum birtokában volt az alapot képező Popovits Mirkó-féle gyűjtemény. A múzeum akkori anyagának világrészek szerinti megoszlása a következő volt: 7000 magyar, 17 000 európai, 7800 ázsiai, 11 000 afrikai, 12 000 amerikai és 2500 ausztráliai bélyeg. Külön említést érdemel kőnyomatos bélyegeink csoportja, mely világviszonylatban is egyedülálló. A többszáz darabot számláló ritkaságok, használtak és használatlanok, egyes darabokon kívül tömbök, szalagok, csíkok láthatók. Borítékok és vegyes bérmentesítésű borítékok tarkítják a ritkaságokat. A múzeum első igazgatója Horváth József volt.

1930. szeptember 12-én nyílt meg Berlinben az „Iposta" (Internationale Postwertzeichen Ausstellung rövidítése, nemzetközi postaértékcikk kiállítás) bélyegkiállítás, melynek emlékét egy rendkívül értékes blokk, az első német blokk örökítette meg. Ez volt a magyar filatelisták, külföldön rendezett nagy nemzetközi kiállításon, impozáns méretű seregszemléje, melyről a nemzetközi szaksajtó hasábos beszámolókat közölt. A kiállított 20 magyar gyűjteményből 17 részesült díjazásban, összehasonlítás céljából íme néhány adat. A kiállított 213 német gyűjteményből 152 részesült díjazásban. Amíg tehát a magyar gyűjtemények díjazási százaléka 85 volt, addig a németeké csak kb. 70. Még a németekkel nem fordult elő, hogy általuk rendezett kiállításon ne ők szerepeltek volna a legjobban. Igaz, ezen a kiállításon már nemzetközi összetételű volt a bíráló bizottság. Nézzük a további számokat. 99 angol gyűjteményből 71, 27 hollandi anyagból 18, 20 osztrák gyűjteményből 14 és 23 csehszlovákiai gyűjtő közül 17 részesült díjazásban. A magyarok részvételét szövetségünk rendezte és nyolc éves munkájának, amint láthattuk, eredménye is volt. Mementó volt ez azok részére, akik személyi hiúságtól, féltékenykedéstől indíttatva sokáig kerékkötői voltak az egységes filatéliai csúcsszervezet megalapításának.

1930. december 7-én és 8-án rendezték a „VII. Magyar Bélyeggyűjtő (Filatelista) Nap"-ot. Mint a megelőző évben, úgy ezt is a Drechsler kávéház félemeleti helyiségében rendezték. Ugyanekkor az „Elma" (Első Magyar Alkalmi Bélyeggyűjtők Egyesülete) rendezésében bélyegkiállítás is volt.

1930 végén Bécsben megjelent Ing. Edwin Müller újabb munkája a „Die Poststempel auf der Freimarken-Ausgabe 1867 von Österreich-Ungarn" (Ausztria-Magyarország 1867-es kiadású forgalmi bélyegeinek lebélyegzései).

1930. december 28-án a „Pannónia Bélyegegyesület" életrevaló újítást kezdeményezett. Az egyesületi összejövetel alkalmával egy-egy tag bemutatta gyűjteményét, melyet a külön e célra választott 3 tagú bíráló bizottság minősített. Három hónaponként, a legjobb minősítésben részesült gyűjtemény

tulajdonosának az egyesület értékes bélyegajándékot vásárolt. Napjainkban is alkalmas lenne ilyen bemutatósorozat rendezése a köri összejövetelek színesebbé tételére.

1931. április 5-e és 10-e közötti napokban az Andrássy út 69. sz. a. „régi műcsarnok"-ban rendezte a „Filatéliai Kurir" c. szaklap 1931. évi propaganda bélyegkiállítását, melyen több ismert „nagy" gyűjteményünk is bemutatásra került. A kiállítás érdekes újítása volt, hogy a kiállított anyagok egy részét (ezeket előre megjelölték) a kiállítás 3. és 4. napján elárverezték. A jól látogatott kiállítást vidékről is sokan felkeresték.

1931, április 10-én és 11-én a „Postatakarékpénztár Árverési Csarnoka" közbejöttével tartottak Magyarországon először bélyegaukciót (árverést). Az aukciót a „régi műcsarnok" VI. Andrássy út 69. sz. a. dísztermében tartották. Az aukcióra beadott kék Hawai bélyeg 8000, pengős kikiáltási áron nem talált vevőre. Érthető, hogy az akkor súlyos gazdasági válsággal küzdő országban nem akadt erre vevő. A mondott oknál fogva az aukció igen szerény anyagi eredménnyel zárult.

1931 áprilisában ismét megjelent az első világháború végén megszűnt „Bélyeg" c. szaklap. A Szabó Antal Jenő szerkesztésében megjelenő lapnak Dercsényi Dezső volt a kiadótulajdonosa. A lap határainkon túli olvasógárdára is számított, ezért német nyelven írott cikkeket és hirdetéseket is tartalmazott. Egykori hírek szerint az erdélyi szászság köréből többszáz előfizetőt gyűjtött a lap.

1931. június 7-én a „LEHE" jól sikerült „Bélyeggyűjtő Nap"-ot rendezett Székesfehérvárott. A bélyegkiállítást közel 2000 ember nézte meg, melyre a rendező egyesület közel 50 tagja leutazott.

1931 nyarán megalakult az „Orosházi Bélyeggyűjtők Egyesülete".

1931. augusztusában elhunyt kiváló filatelistánk Rédey Miklós. A már eddig többször említett levélboríték rajzú bélyegeinken található utánvésések kitűnő szakértője és rendszerezője volt. A magyar filatélia szerencséjére még halála előtt befejezte erről írott munkáját. Az utánvésések kutatását Dessewffy Miklós (l. 1918-nál!) kezdte, Payer Béla és Rédey Miklós folytatták és Schiller Dénes fejezte be. E fejezet írójának több ízben volt alkalma Schiller készülő kéziratába betekinteni és feltehető, hogy azzal még halála előtt elkészült. A kézirat felkutatása és közzététele a „Mabéosz" programjában van.

1931. december 6-án és 7-én rendezték a „VIII. Bélyeggyűjtő Nap"-ot. Ebből az alkalomból a „Pannónia" rendezett az Edison kávéházban jól sikerült bélyegbemutatót, majd 8-án került sor a Magyar Nemzeti Múzeumban Schmidt József dr. gyűjteményének kiállítására.

1931 decemberében a „Magyar Aero Szövetség" aero-filatéliai bizottságot szervezett azzal a céllal, hogy hazánkban az aerofilatéliai emlékek, közöttük a repülő postai küldemények gyűjtését népszerűsítse.

Az 1931-es év eseményeinek ismertetését fejezzük be a „Filatéliai Kurir" decemberi számában megjelent vezércikkéből vett idézettel, mely jellemző korkép, akkori gazdasági viszonyainkról, illetve a világméretű gazdasági válságról. „De az 1931−1932-es évek határmesgyéjét mégis jegyezzük fel. A filatélia tragikusan nehéz idejére emlékeztet majd ez a dátum, mikor kényszerítő okok széjjel szakították jóidőre a filatélia nemzetközi kapcsolatait és mint a világháború legádázabb napjaiban, csak az eget szemlélhetjük, hogy nagy el-

szigeteltségünkben mikor bocsájthatjuk hírhozó útjára filatélia fehér galambját.” A lap ugyanezen számában bírálat érte az országos szövetséget, hogy semmit sem tesz a vidéki gyűjtők érdekében. Idézünk: „Debrecen, Szeged, Esztergom, Pécs, Győr, Cegléd, Orosháza gyűjtői magukra maradtak és ha a szövetség azonnal nem cselekszik, csak pesti és nem magyarországi filatéliáról beszélhetünk ezután.”

1932. januárjában rádiónk a napi hírek rovatában bevezette az új magyar bélyegkiadások szakszerű, részletes ismertetését.

1932. március 27-én és 28-án az „Újpesti Bélyeggyűjtők Klubja” jól látogatott bélyegkiállítást rendezett az egyetemi szociálpolitikai intézet helyiségében (Újpesten, Erkel u. 26. sz. a.). A kiállítás keretében négy szakelőadás is elhangzott. Ezek közül az átlagot meghaladó színvonalú volt Árvái Artúr és Szabó Antal Jenő együttes előadása az „Osztrák posta Magyarországon”, melyet vetítéssel illusztráltak.

1932. május 5-től 10-ig a „Filatéliai Kurir” rendezett bélyegvásárt ismét a „régi műcsarnok"-ban.

1932. május végén debreceni gyűjtőink rendeztek bélyegkiállítást, melyet a szövetség is támogatott. A kiállítók sorában volt ismét Barta Antal, (l. 1928-nál), aki gyűjteményét a megelőző években továbbfejlesztette. A kiállítás után a „Pannónia” Budapesten Barta gyűjteményének bemutatására külön összejövetelt rendezett, melyre Bartát az egyesület költségére meghívta, a kör tagjainak bemutatta, majd tiszteletére vacsorát is rendezett, melyen közel 60 egyesületi tag vett részt.

1932 szeptember havában a posta bélyegértékesítő irodája megkezdte aratós-parlamentes „Lajtabánság” felülnyomású bélyegeink árusítását. Ezzel filatelistáinknak nem is kis fejtörést okoztak. E bélyegeket eddig a posta nem ismerte el hivatalos kiadású bélyegeknek. Utólagos árusításával viszont a bélyegeknek hivatalos színezetet biztosított. Nyilván a balkéz nem tudta mit csinál a jobb, vagy talán nagyon is jól tudta? A postát ezért ért támadások kétségtelenül jogosak voltak.

1932. decemberben 25-én és 26-án a szövetség egyesületközi gyűjteménybemutatót rendezett a „régi műcsarnok"-ban. A nyilván anyagi nehézségekkel magyarázható rendezés annyira szerény keretek között történt, hogy az esedékes IX. bélyegnapot meg sem rendezték.

1932. december 31-én megjelent 1932. évi XXI. törvénycikk a már forgalomból kivont, tehát a bélyeggyűjtők kárára elkövetett bélyeghamisításokat is büntette. A bélyeghamisítás forgalmi körébe vonta a teljes bélyeghamisításon kívül az összes részleges hamisításokat is. A törvény szerint hamisítás a használt bélyegekről a bélyegzés eltávolítása, az eredeti bélyegzés más bélyegzéssel való pótlása, valamint minden más változtatás akár a papirosban, fogazásban, nyomásban vagy felülnyomásban. A törvény a magyar bélyegeken kívül — viszonosság esetén — bármelyik más állam bélyegeit a magyarokéval azonos jogvédelemben részesíti. A bélyeghamisítási bűncselekmény elkövetői a törvény rendelkezései szerint két évig terjedhető fogház büntetéssel, hivatalvesztéssel és a polgári jogok gyakorlásának felfüggesztésével büntethetők. Ugyanígy büntethetők a hamisítást elkövető személyeken kívül a hamisítványok forgalomba hozói is.

1933. január 7-én és 8-án a „LEHE” lépett sorompóba, hogy az 1932-ben meg nem rendezett IX. bélyegnapot pótolja. A Magyar Nemzeti Múzeumban lebélyegzéskiállítást rendezett és ennek keretében megünnepelték a IX. bélyeggyűjtő napot.

1933. január 29-én .megalakult a „Pápai Bélyeggyűjtők Egyesülete".

1933. április −16-án és 17-én az „Újpesti Bélyeggyűjtők Klubja” Újpesten bélyegkiállítást rendezett. Címe: H. propaganda kiállítás volt.

1933. május 6-a és 15-e között a „Filatéliai Kurir” rendezett bélyegkiállítást a budapesti nemzetközi vásáron. A „IV. FILPROK” méretében meghaladta az összes korábbi e néven rendezett kiállítást, ami annál is inkább elismerésre méltó volt, mert ebben az időben a gazdasági viszonyokra való tekintettel alig akadt bélyeggyűjtő szervezet, mely kiállítás megrendezésére vállalkozott volna. A kiállítók sorában az összes pesti egyesületek tagjai részt vettek, így e kiállítás méretében majdnem elérte egy országos kiállítás terjedelmét.

1933. november 30-án megalakult a „Fővárosi és Vidéki Bélyeggyűjtők Egyesülete, rövidített nevén a „Févbe". Első elnöke Örvös János volt.

1933. december 10-e és 12-e között házi gyűjteménybemutató' versenyt rendezett a „Hungária”, melynek megtekintésére meghívta az összes társegyesületek tagjait is. Közel százan jelentek meg a gyűjtemények megtekintésére.

1933-ban elhunyt ismert filatelistánk, Vigadi Virgil dr.

1933 végén furcsa akciót indított meg — persze nem sok sikerrel — egyik fiatal egyesületünk az „Orosházi Bélyeggyűjtő Egyesület". Azzal az indokolással, hogy a szövetség vagy nem akarja, vagy nem tudja megvédeni a vidéki gyűjtők érdekeit, külön vidéki országos szövetség alakítását kívánta. A nagy felháborodás oka az volt, hogy pengő-filléres kisegítő bélyegeink két drága címletét (Magyar Bélyegek Árjegyzéke: 502/B és 518) a vidéki gyűjtők nem kapták meg névértéken. Országos akció megindítása helyet nyilván egyszerűbb lett volna először arról meggyőződni, hogy a budapestiek tényleg megkapták-e a bélyegeket névértéken, mert ők sem kapták meg. Ezek a bélyegek ugyanis tényleges postai forgalomba nem kerültek és a bélyegértékesítő iroda kezdettől fogva a névérték sokszorosáért árusította a bélyegeket.

1934. április 1-én és 2-án megrendezték az újpesti bélyeggyűjtők HL propaganda-bélyegkiállításukat, melynek keretében bélyegvásár is volt.

1934. május 6. és 13. között az ötven éves fennállását ünneplő „LEHE” megrendezte a „II. Országos Bélyegkiállítás"-t. A jubileum alkalmából jelent meg első blokkunk. A kiállítás megtekintésére Bécsből 300 filatelista érkezett fővárosunkban, akik a kiállításon bemutatott gyűjtemények szépségéről, a kiállítás mintaszerű megrendezéséről (Nemzeti Szalonban rendezték) az elragadtatás hangján nyilatkoztak.

A nemzetközi méretű és színvonalú országos kiállítás első díja aranyozott ezüst plakett volt. Ezt a következők kapták: Bugeldits Rudolf (Pesterzsébet), görög, finn, angol, Gibraltár és Málta, Halter Károly (Budapest) spanyol, Svájc, és svéd, Eugen Klein (Filadelfia, USA) magyar, Neuhold Kornél (Budapest) magyar és Zeppelin, Rácz-Rónay Károly (Budapest) magyar, dr. Schmidt József (Budapest) DDSG és Szerbia, Július Tatár (Zsolna) magyar, Turóczy Sándor (Budapest) magyar és Schäffling Ottó (Füzesgyarmat) magyar gyűj-

teményéért. A legszebb magyar gyűjteményben (Turóczy) elképesztő bőségben volt látható kőnyomatos sorunk. 1871 és 1872-es vegyes bérmentesítésű levelek, 8 levél 25 kr. kőnyomatos bélyeggel bérmentesítve, több levélen Tokaj átütött fogazással, réznyomatos bélyegeink használatlanul és használtan 4-es, 6-os, 8-as, 10-es és 12-es tömbökben és csíkokban.

Az országos kiállítás keretében ünnepelték a „X. Filatelista Nap"-ot.

1934 májusában Spanyolországban letartóztatták Fournier és Sperati mögött a hamisítók világranglistájának harmadik helyezettjét Tarján Gézát. Műhelyében a rendőrség két millió pengő értékű hamisítványt foglalt le, ezek között sok volt a magyar bélyeg. A letartóztatásról, valamint a nagytömegű hamis magyar bélyeg megtalálásáról a spanyol hatóságok madridi követségünket tájékoztatták.

1934. június 5-én Debrecenben rendeztek „Hajdúmegyei Bélyegkiállítás"-t.

1934. augusztus 5-e és 12-e között a „Miskolci Hetek" keretében a miskolci filatelisták rendeztek bélyegkiállítást. A kiállítók sorában több ismert budapesti gyűjtő bemutatta az országos kiállításon első díjjal jutalmazott bélyeggyűjteményét.

1934 szeptemberében elhunyt ismert filatelistánk Schmidt József dr. Az 1934-es országos kiállítás főrendezője és a „LEHE" sok éven át elnöke volt.

1934 novemberében megjelent dr. Szalay Béla nagy munkája német nyelven. Címe: „Höhere Philatelie" (Magasabb filatélia) volt. A két vaskos kötetben (több mint ezer oldal) a szerző módszerét ismertette, melynek segítségével minden bélyeg eredeti helye ívében kimutatható, illetve segítségével ívrekonstrukció készíthető. Egyedül a magyar bélyegek nyomdai lemezeinek rendszerezése 236 oldalt vett igénybe, tehát az egész mű mintegy negyed részét. A nagy munkát végzett szerző alapvető tévedése volt, hogy az általa ajánlott „magasabb" gyűjtési módot a filatelisták tömegei követni fogják. A bélyeggyűjtés elsősorban szórakozás, kikapcsolódás és nagyon kevés azoknak a filatelistáknak a száma, akiknek idejük és kedvük van olyan nagy munkára és elmélyedésre, mint amit a Szalay-féle gyűjtési mód igényel.

1934. december 8-án és 9-én a „Hungária" az Edison kávéház különtermeiben színvonalas bélyegkiállítást rendezett és ennek keretében ünnepelték a „XI. Magyar Bélyeggyűjtő Nap"-ot.

Az 1934-es esztendő végén Pápa és Vác gyűjtői rendeztek bélyegkiállítást.

1935. január 1-én a „LEHE" taglétszáma 142 volt. Ebből 135 pesti és 7 vidéki. Az össztaglétszám közel 10%-a (13) volt nő. Bizonyára érdeklődésre tart számot a taglétszám foglalkozások szerinti megoszlása, melyet minden kommentár mellőzésével közlünk. 20 bank-, gyár-, vállalati-igazgató, 19 magántisztviselő, 18 mérnök, 17 köztisztviselő, 12 orvos és gyógyszerész, 12 katonatiszt, 11 ügyvéd, 8 MÁV és MFTR alkalmazott, 5 bíró és ügyész, 5 gyártulajdonos, 5 miniszter, államtitkár és főispán, 4 nagykereskedő, 2 újságíró, 2 földbirtokos, 1 magánzó és 1 pap. Érdekes volt a tagfelvétel módja is. Az alapszabályok szerint az egylet tagjait, két egyesületi tag ajánlása alapján, titkos választással az egylet választmánya választja! Az egyesület a tagokat nem veszi fel, hanem választja. Nincs a kellemetlen visszautasításra szükség, mert csak választás és nem belépés útján lehetett valaki tag. Ez volt az intéz-

ményesített biztosíték arra, hogy csak ,,minden szempontból megfelelő" személy legyen tag.

1935. február 17-én és 18-án Debrecenben ifjúsági bélyegkiállítást rendeztek.

1935 tavaszán Bécsben megjelent Majestic Viktor munkája „Spezialkatalog der Feld- und Etappen-Poststempel von österreich-Ungarn aus dem Weltkrieg 1914−1918". (Az 1914−1918-as világháború osztrák-magyar tábori és hadtáp posták bélyegzéseinek részletes katalógusa.)

1935-ben a „LEHE" ismét folytatta korábbi szaklapkiadási tevékenységét. „A Bélyeggyűjtő" c. lap első száma, mint XIV. évfolyam 1. száma indult. A tartalmas és színvonalas híranyaggal szerkesztett és jó kiállítású lap hibája volt, hogy az abban megjelent cikkek és hírek utánnyomását, még kivonatosan is tiltotta és az ott közölt szöveg még forrásmegjelölés mellett sem volt átvehető. Nem lehet kétséges, hogy a magyar filatéliának érdeke lett volna, hogy híranyagából, főleg az utódállamok szaklapjai minél bővebben meríthessenek, de a jelek szerint a „LEHE" még ebben a kérdésben sem tudott, vagy akart szakítani „fényes elszigeteltségű" magatartásával.

1935. október 20-án és 21-én a „Debreceni Bélyeggyűjtők Egyesülete" fennállásának tíz éves jubileuma alkalmából bélyegkiállítást rendezett, melyen fővárosi gyűjtők is szép számmal jelentek meg.

1935. december 1-én megjelent számában a „Donaupost" (Dunaposta, 18. évfolyam 12-es szám) közli magyar, osztrák, német, csehszlovák, román, bolgár és jugoszláv filatelisták körében végzett adatgyűjtésének eredményét, mely annak megállapítására szolgált, hogy mely országok bélyegeinek gyűjtése a legkedveltebb, a legelterjedtebb. Az akkori sorrend: 1. Ausztria, 2. Bosznia, 3. Németország, 4. Magyarország, 5. Hollandia, 6. Norvégia, 7. Svédország, 8. Svájc, 9. Bajorország, 10. Liechtenstein, 11. Belgium, 12. Luxemburg, 13. Island, 14. Danzig, 15. Olaszország, 16. Egyházi állam, (Vatikáni előfutár), 17. Bulgária, 18. Franciaország, 19. Dánia, 20. Monako, 21. Írország, 22. Románia, 23. Jugoszlávia, 24. Szovjetunió, 25. Szerbia, 26. Málta, 27. Württemberg, 28. Baden, 29. Poroszország, 30. Szászország, 31. Nord-Deutscher Postbezirk (Északnémet posta kerület), 32. Albánia, 33. Lettország, 34. Memel, 35. Gibraltár, 36. Észtország, 37. Finnország, 38. Anglia, 39. San Marino 40. Lengyelország, 41. Kréta, 42. Litvánia, 43. Görögország, 44. Spanyol-; ország, 45. Portugália, 46. Szicília, 47. Hannover, 48. Hamburg, 49. Montenegró, 50 Nápoly, 51. Törökország, 52. Thurn-Taxis, 53. Braunschweigj 54. Helgoland, 55. Szardínia, 56. Mecklenburg, 57. Parma, 58. Toszkana, 59. Lübeck, 60. Schleswig, 61. Modena. Érdekes lenne ma ilyen adatgyűjtés eredménye.

1935-ben megalakult a „Kecskeméti Bélyeggyűjtők Egyesületé".

1935. december 25-től 29-ig Újpesten rendezték a „Vidéki Bélyeggyűjtők Első Országos Kiállításá"-t. Ennek keretében december 26-án és ugyancsak Újpesten került megrendezésre a „XH. Filatelista Nap".

1936. február 23-án Budapesten megalakult az „Ifjúsági Bélyeggyűjtők Klubja", rövidített nevén az „Ibék". Az alakuló közgyűlést az országos Szociálpolitikai Intézet dísztermében (IX. Ráday u. 33.) tartották.

Az egyesületben minden harminc éven aluli leány vagy fiú lehetett tag,

akiket két korcsoportra osztottak. Az ifjúsági csoport elnöke Bán László lett és a kisdiák csoport elnöke Makláry István. Tagsági díj mindkét csoportban havi 20 fillér volt. A helyiségeket a Szociálpolitikai Intézet díjmentesen biztosította az egyesületnek. Kivonat az „Ibék" alapszabályaiból: 2. §. A klub célja: a) Tagjai számára a bélyeggyűjtés előmozdítása, csereszervezet létesítése; b) A klub helyiségében pénzért cserélni tilos; c) A filatelista ismeretek bővítése érdekében összejöveteleket és előadásokat rendez; d) Tagjainak a gyűjtést a hozzávaló kollektív beszerzéssel megkönnyíti; e) Tagjainak a külföldi cseréjét elősegíti; f) Kezdő gyűjtőket erkölcsi támogatásban részesíti; g) A bélyeggyűjtést népszerűsíti; h) Kiállításokat, bemutatásokat rendez.

1936 márciusában megalakult Győrött a „Dunántúli Bélyeggyűjtők Egyesülete". Első elnökéül dr. Bánóczy Gyulát választották meg.

1936. április 12-én „II. Pax Ifjúsági Bélyegkiállítás" néven kiállítás nyílt a bencések gimnáziumában.

1936. május 9-től 18-ig rendezett a „Filatéliai Kurir" bélyegkiállítást az „Atelier" Kossuth Lajos utcai bemutató termében.

1936 májusában jelent meg a „Bélyeggyűjtők kiskönyvtára" első száma. Címe: „A bélyeggyűjtés", szerzője Mészáros Aladár volt. A könyvecske Pinterits Sándor kiadásában jelent meg.

1936. augusztus 2-től 9-ig Miskolcon a „Miskoci Hét" ünnepségeinek keretében bélyegkiállítás volt, melyre alkalmi légijáratot indítottak.

1936-ban Kecskeméten is bélyegkiállítás volt, melyet az ottani „Hírős Hét" keretében rendeztek.

1936. december 4-én a posta filatéliai értekezletet rendezett, melyen a postavezérigazgatóság vezetői s a gyűjtői szervezetek vezetőivel találkoztak.

193 december 4-én a posta filatéliai értekezletet rendezett, melyen a postavezérigazgatóság vezetői és gyűjtői a szervezetek vezetőivel találkoztak. A találkozón ismertették a posta 1937. évi bélyegkiadási tervét, a selejtanyag értékesítésének feltételeit. Az egyesületi vezetőknek alkalmuk nyílott tagjaik kívánságának, bírálatának ismertetésére.

Az 1936-ban esedékessé vált XTH. bélyegnap megrendezésére nem került sor, mert időpontját illetően a magyar és nemzetközi szövetség között véleménykülönbség volt. Az indokolás őszintesége vitatható, a számot nyilván babonából ugrották át. Az 1932-ben elmaradt IX. bélyegnapot 1933-ban ugyanezzel a számmal rendezték, ezzel szemben amint látni fogjuk, az 1937-ben megrendezett bélyegnapot a tizenhármast átugorva, XIV. számmal jelölték.

1937. január 2-án a „Pax" Bélyeggyűjtő Egyesület III-ik bélyegkiállítását rendezte, és egyidejűleg ünnepelte az „I. Ifjúsági Bélyeggyűjtő Nap"-ot.

1937. február 14-én a szövetség és tagegyesületeinek vezetői koszorúzási ünnepséget rendeztek bélyegmúzeumunk első. igazgatójának, Horváth Józsefnek sírjánál. A. hatvanhárom éves korában elhunytnak ez volt az első elhalálozási évfordulója.

1937. március 1-én jelent meg a nemzetközi filatelista almanach. Adatai szerint az 1936-os esztendőben a világon 269 filatelista szaklap jelent meg összesen harminchárom országban. Ebből 18 az Amerikai Egyesült Államok-

ban, 14 Németországban, 13 Angliában, 10 Franciaországban. A legtöbb lap havonként egyszer, kis része havonként kétszer jelent meg.

1937. május 8-án bélyegkiállítás nyílt meg a fővárosi Vigadó termeiben. A kiállítást a 20 éves fennállását ünneplő „Pannónia Bélyegegyesület" rendezte. A szerény méretű és színvonalú kiállítás rendezésével az egyesület jelentős anyagi sikert könyvelhetett el, mert az e célra kiadott alkalmi bélyegeket a közel 2000 látogató megvásárolta. A 40 keretben elhelyezett kiállítási anyagból kimagaslott Kner Endre magyar vízjelállás gyűjteménye, mely a kiállítás nagydíját nyerte.

1937. május 9-én az előző napon megnyitott kiállítás keretében ünnepelték a „XIV. Magyar Bélyegnap"-ot. így a XIII-as szám végleg kiesett.

1937. május 13-án Angliában megjelent koronázási bélyeg (Michel 197, Zumstein 191. sz.) kiadását birodalmi szinten (Aden-től Virgin Islands-ig) további 201 féle bélyeg kiadása követte. Ugyanebből az alkalomból India részére 18 értékből álló sorozat készült (Yvert 143−160, Michel 146−163. sz.) és Ausztrália részére Michel szerint (137 —152) 17 alap és 5 alszámú, Yvert szerint (110—122) 13 alap és 7 alszámú bélyegekből álló sorozat, melyet szín, papiros és fogazási változatok tarkítottak. Kereken tehát 240 féle bélyeg, rendkívül magas össznévértékkel. A magyar filatéliai életben évtizedek óta hallható az a téves nézet, hogy az angol posta bélyegkiadási politikája menynyire követendően mértéktartó, ezért szükségesnek láttuk végre a való tényállás kendőzetlen ismertetését.

1937. május 23-tól 25-ig Nagykanizsán rendeztek bélyegkiállítást, melyet „100 éves a levélbélyeg" jegyében hirdettek.

1937, június 18-tól 26-ig Párizsban rendeztek nagy nemzetközi bélyegkiállítást „Pexip" (Paris Exposition Internationale Philatélique rövidítése, Párizsi nemzetközi bélyegkiállítás) néven, melyet a franciák harmadik blokkja (Michel 353−356, Zumstein 340. sz.) örökített meg. Két nagy filatelistánk Térfi Béla és Turóczy Sándor gyűjteménye a kiállításon aranyérmet nyert.

1937 júniusában a nemzetközi bélyeggyűjtő szövetség határozatot hozott, mely szerint az év egy és ugyanazon napján megtartandó bélyegnap megrendezésétől a jövőben eltekint és az egyes országok szövetségeinek legjobb belátására bízta, hogy az országaik viszonyai szerinti legalkalmasabb napot jelöljék meg évenként, az országos bélyegnap megrendezésére.

1937. augusztus 2-án elhunyt neves szakírónk Pompéry Elemér. Röviddel halála előtt a „Pexip" nemzetközi bélyegkiállításon kiállított gyűjteményét ezüst plakettel jutalmazták.

1937. augusztus 19-től 24-ig rendezett bélyegkiállítást a „Filatéliai Kurir" c. szaklapunk „Vll-ik Filprok" címen. A kiállítást a Kossuth Lajos utcai „Atelier" műteremben rendezték.

1937. október 3-án a „Fővárosi és Vidéki Bélyeggyűjtők Egyesülete" rövidített nevén a „Févbe" szolnoki csoportja bélyegkiállítást rendezett Szolnokon a megyeház dísztermében. A vidéki viszonylatban szokatlanul magas keretszám (120) is jelezte, hogy színvonalas, jól megrendezett kiállítás volt, melyen budapesti nagy gyűjtemények is bemutatásra kerültek. Budapestről közel 400 filatelista látogatta meg a kiállítást.

1937. november 7-én megalakult Miskolc második helyi bélyeggyűjtő szervezete a „Miskolci Múzeumpártoló Egyesület Gyűjtőköre". Az új szervezet első vezetői dr. Várjon Géza elnök és Ambrus István titkár voltak.

1937. november 17-én a postavezérigazgatóság bélyegértekezletet rendezett. Az értekezleten résztvettek a vezérigazgatóság vezetői, a szövetség elnöksége, a „LEHE", „Hungária", „Pannónia", „Maboe", „Févbe", „Ehna" elnökei és titkárai. Az értekezleten a következőket tárgyalták: postai selejtanyag értékesítésének módja, 1938. évi bélyegkiadási program, új kiadások fotóinak megküldése, filatelista küldemények bélyegzésének kivitele, bélyegmúzeum bélyegvizsgálatának kérdései, nemzetközi bélyegcsere-forgalom, ifjúsági bélyeggyűjtők különleges támogatása. Végül elhatározták, hogy az évenkénti bélyegértekezleteket rendszeresítik.

1938-ban a „Bélyeggyűjtő" c. lap folytatásos sorozatban ismertette Schiller Dénes és Czakó Elemér dr. kőnyomatos bélyegeinkről írott tanulmányait.

1938. május_22-től 31-ig tartották a „III. Országos Bélyegkiállítás"-t melyre postánk blokkot adott ki. (Orbék-blokk, Magyar Bélyegek Árjegyzéke szerinti száma: 608.) A kiállítást a VI. Andrássy út 3. sz. a. gyárigazgatók klubjában rendezték (mai bélyegotthon) és a kiállítási költségek fedezésére 1 pengős belépődíjat szedtek, mely egy „Orbék" blokk megvásárlására jogosított. Miután a kiállítást közel, 12 000 fizető vendég látogatta, a kiállítás kitűnő anyagi eredménnyel zárult. Az állandó anyagi nehézségekkel küzdő szövetség a kiállítás eredménye révén pénzügyi helyzetét stabilizálta. Ezzel végre lehetőség nyílott arra, hogy a szövetség kávéházi elhelyezés helyett saját otthonhoz juthasson.

1938 július havának első napjaiban Neuhold Kornél kitűnő szervező munkájának eredményeképpen a szövetség beköltözött a mai bélyegotthon Paulay Ede utcai részébe, melyet a beköltözéstől fogva „Bélyegotthon" néven becéztek filatelistáink, mert végre otthonhoz jutottak a szövetségen kívül, az összes budapesti bélyeggyűjtő egyesületek is. A kávéházak fogyasztásra kötelezett megtűrt vendégei, egyszerre saját otthonnal rendelkező „főbérlőkké" léptek elő. A közös otthon szelleme jótékony hatást gyakorolt az egyesületi sovinizmus mérséklésére és több egyesületünk tagfelvételi politikájának lassan, de biztosan meginduló revíziójára. A bélyegotthon felavatásával befejeződött a magyar filatélia kávéházból kávéházba vándorló korszakának ideje. A változás mérvének súlyát teljes valóságában csak mai szemmel értékelhetjük, amire még az 1945-ös események ismertetése során visszatérünk.

1938. július 3-tól 10-ig került megrendezésre a III. miskolci bélyegkiállítás, melyet a fővárosból is sokan megtekintettek. _

1938. augusztus 20-án a „Filatéliai Kurir" megrendezte VIII. „Filprok" bélyegkiállítását, melyen bélyegvásár is volt.

1938. augusztus 28-tól szeptember 4-ig Siófokon rendeztek a IV. nemzetközi sporthét alkalmából bélyegkiállítást, melyet sok külföldi vendég is megtekintett. A kiállítás propaganda ereje eredményes volt, mert sok sportolónk a látottak hatására vált bélyeggyűjtővé, közöttük felejthetetlen emlékű kardvívó bajnokunk Petschauer Attila.

1938-as esztendőnk eseményeinek ismertetését befejezve, megemlítjük

még, hogy az ebben az évben esedékessé vált XV. bélyegnapunkat az országos kiállítás keretében május 28-án ünnepelték.

1939. június 3-án és 4-én a szövetség megbízásából a „Hungária Magyar Bélyeggyűjtők Köre" rendezett bélyegkiállítást a bélyegotthonban. A kiállítás keretében rendezték XVI-ik bélyegnapunkat, melyen Hedry Béla szövetségi elnök beszámolt a bélyegotthon megszervezésének körülményeiről. Ismertette az „Orbék" blokk kiadásának történetét, mellyel végre a szövetség anyagi egyensúlyát biztosították. Amint mondotta, úgy a blokk ötlete, mint annak kivitelezése Neuhold Kornél érdeme volt. Személyiségének súlyával „kierőszakolta", hogy a gyárigazgatók klubja a Paulay Ede utcai oldalon levő helyiségéről minden térítés nélkül lemondott. Végül, hogy a főbérlőben történt változást az ingatlan tulajdonosa az akkor szokásban volt külön fizetés nélkül, engedélyezte és tudomásul vette.

1939. augusztus 6-án és 7-én a szabadtéri játékok idejében Szegeden rendeztek ottani filatelistáink bélyegkiállítást.

1939-ben a „Bélyeggyűjtő" c. szaklap kiadásában megjelent Szabó Antal Jenő „Baranya bélyegei" c. munkája.

1940. március 24-től április 7-ig tartó kiállítást rendezett a „Filatéliai Kurir" c. szaklap IX. „Filprok" kiállítás néven.

1940 húsvét vasárnapján a „Févbe" — a levélbélyeg megjelenésének száz esztendős jubileuma alkalmából — bélyegkiállítást rendezett a VI. Nagymező u. 8. sz. a. Ernst (akkori nevén: Almásy-Teleki Éva műintézet) múzeum termeiben. Dr. Hermann Emil angol lemezszám gyűjteménye nyerte el a kiállítás nagydíját. A kiállítás második díját Kis Jenő légi postán küldött levelei és Zeppelin gyűjteménye nyerte.

1940. május 19-től 23-ig a bélyeg 100 esztendős jubileuma alkalmából a „Maboe" (Magyar Amatőr Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete) rendezte a IV. országos bélyegkiállítást, melynek keretében megrendezték a XVII. bélyegnapot is. Mindkét rendezvény szerény keretek között került megtartásra, mert a világháború következményei ebben az időben már elérték hazánkat.

1940. június 1-től 9-ig Szegeden, a XII. szegedi ipari vásár idejében bélyeggyűjtési propaganda-kiállítást rendeztek. A méreteiben szerény kiállítás, inkább bemutató jellegével hírt.

1940. november 23-án megnyílt mai helyén, az akkori postavezérigazgatóság palotájában (ma Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, VII. ker. Dob u. 75−81.) bélyegmúzeumunk. Aránylag rövid ideig volt új helyén múzeumunk megtekinthető, mert a háborús eseményekre való tekintettel megkezdték az anyag ládákba való csomagolását.

1941. május 31-től június 2-ig Szentesen rendeztek bélyegkiállítást az „Országos Eszperantó Kongresszus" alkalmából, a vármegyeház dísztermében. A látogatók száma meghaladta a kétezret. A kiállítás megrendezésében a „Pannónia" tagjai is szép számmal részt vettek.

Bélyegsorozataink értékváltozásaira jellemző, hogy 1941 tavaszán a főposta filatéliai árusító helyén 1927-es repülősorozatunk ára 38,70 pengő volt. Ugyanakkor a Zeppelin pár 30 pengő, az 1933-as repülő sorozatunk ára pedig 31 pengő volt.

1941-ben a „Bélyeggyűjtő” c. szaklap külön lenyomataként megjelent Bán Béla munkája „A határőrvidék és postahivatalai” címen.

1941. július 11-én, csaknem hét esztendőre bezárultak bélyegmúzeumunk kapui.

1941. szeptember 13-tól 22-ig a „Filatéliai Kurir” c. szaklap rendezésében bélyegkiállítás volt Budapesten „X. Filprok” néven. A szokásos bélyegvásár már nem került megrendezésre.

1941. december 7-én és 8-án „Első Falusi Bélyegkiállítás” címen Albertirsán rendeztek a fővárosi gyűjtők bevonásával bélyegkiállítást. Eredetileg ennek keretében gondolták megrendezni az esedékes XVIII. bélyegnapot, erre azonban a „LEHE” tiltakozása miatt nem került sor. Hogy mi indította a „LEHE"-t tiltakozására, annak körülményei nem váltak ismeretessé. így a XIII. és XVIII. bélyegnapot nem rendezték meg és a két szám felhasználatlanul maradt.

1942. január 1-én „Bélyeghíradó” címmel Dobó István szerkesztésében Szabadkán, új magyar nyelvű szaklap jelent meg.

1942 januárjában a „Kistext” dolgozói a gyár kultúrtermében színvonalas, impozáns méretű bélyegkiállítást rendeztek. Ez volt az első, minden szempontból példamutatóan megrendezett üzemi bélyegkiállításunk. Főrendezője a közben Amerikába kivándorolt ismert magyar bélyeggyűjtő Schäffling Ottó Gábor volt. (l. „Budapest - 1961-nél!) A Pestszentlőrincen január 24-én megtartott „Kistext” kiállítást rövidesen egy másik üzemi bélyegkiállítás követte.

1942. április 11-én és 12-én a szövetség védnökségével és vezetőinek közreműködésével Csepelen került megrendezésre az „Első Csepeli Bélyegkiállítás". Az eredetileg egy napra tervezett kiállítást a látogatók nagy számára való tekintettel, egy további nappal meghosszabbították.

1942. május 23-tól 31-ig a pesti Vigadóban a „Pannónia” 25 éves fennállásának jubileuma alkalmából az egyesület a szövetség megbízásából országos bélyegkiállítást rendezett, melyen 49 kiállító vett részt gyűjteményével. A rendező egyesület példamutató elfogulatlansággal állította össze a kiállítás bíráló bizottságát és itt közölt névsora egyben keresztmetszete akkori filatéliai életünknek. Elnök: dr. Bárány László, jegyző: dr. Pászty Károly volt. Mindkettő a „Pannónia” tagja. Tagjai: Bogyay Elemér (Févbe), Érdy Tibor (Elektromos), dr. Fejéregyházi Sándor (Mávag), Halmos Rezső (Debrecen), Hochenbügler Ferenc (Csepel), Jászai Emánuel János (Gamma), Jordán Géza (Kistext), Kelemen István (Maboe), Kiss Pál (Kecskemét), Markstein József (Kereskedők), Németh Ferenc (Tipográfia), Ott János (Szeged), Podlussány Lajos (Corvin), Rampacher Pál (Elma), Saupe Ernő (Chinoin), dr. Semsey Géza (Újpest), Schiller Dénes (LEHE), Schrenk Lajos (Országos), Szentirmay Géza (Miskolc) és Taróczy Alfonz (TTC). A bíráló bizottság a szokásos érmeken kívül 29 tiszteletdíjat adományozott.

A nemzetközi kiállításnak is beillő országos bélyegkiállítás aranyérmét tiszteletdíjjal a következők kapták: Bán Béla, dr. Krassó Dezső, László Pál, dr. Sailer Károly és Schönhofer Lajos. Ezüst érmet és tiszteletdíjat: Auspitz Sándor, Deutsch Lajos, Gerő Árpád, Menráth József, dr. Molnár Tibor, Neupauer Ödön, Schäffling Ottó Gábor, Teleky Dezső, Veres György és Weisz Elemér kaptak.

1942. május 28-án a kiállítás színhelyén rendezték a „XIX. Bélyegnap"-ot, melyen három szakelőadás hangzott el. Bán Béla a magyar lebélyegzésekről, dr. Bárány László egy nagy magyar bélyeggyűjtőről, Schönhoffer Lajos a nyomdai eljárásokról, különös tekintettel a magyar bélyegek előállításának módszereire tartott előadást.

1942. május 19-én Pozsonyban elhunyt kiváló szakírónk és filatelistánk Weiner Győző dr., aki megalapítója és 24 éven át szerkesztője volt a „Donaupost" c. lapnak. A magyar bélyegek népszerűsítése terén végzett munkájával hervadhatatlan érdemeket szerzett.

1942. esztendő végén a szövetség tagegyesületei kereken 6000 tag után fizettek szövetségi tagdíjhozzájárulást. Ha ebből a számból levonjuk az egyszerre több egyesületben tagsággal bírók számát, kb. 5500-as taglétszám volt a helyes.

1942-ben a szövetség kiadásában megjelent „A Magyar Bélyegek Árjelző Könyve"„ Függelékként hozta Schönhoffer Lajos kitűnő tanulmányát a „Magyar Bélyegek Vízjelei" címmel, mely kitűnő forrásmű. Ezzel egyidőben a „Bélyeggyűjtő" c. szaklap folytatásokban közölte Bíró Marcell tanulmányát „Az 1874−1881. évi kibocsátások utánvonalkázásairól" (utánvéseiről).

1943 májusi számában „A Magyar Posta" dr. Czakó Elemér értékes tanulmányát közölte „Kiegyezési korszakunk levéljegy ügye" címmel, mely értékes forrásmunka.

1943. szeptember 5-től 12-ig Sopronban rendeztek bélyegkiállítást, ami annál is inkább dicséretre méltó volt, mert a fővárosi egyesületek ebben az évben már nem rendeztek kiállítást.

1943. október 19-én a Danuvia gyári bélyeggyűjtők üzemi bélyegbemutatót rendeztek.

1943. november 11-től 14-ig a „Cassovia Bélyeggyűjtők Egyesülete" rendezésében Kassán volt bélyegkiállítás. Bélyegmúzeumunk osztrák posta Magyarországon anyagát állította ki, melyet e célra már a becsomagolt ládákból emeltek ki. 29 felnőtt és 16 ifjúsági kiállító főleg magyar anyagot állított ki. A keretekben 3 motívumgyűjtemény is látható volt éspedig „Művész, hazája a nagy világ", „A világ nagynevű zenészei" és „Híres Nők" címmel. A filatelisták egy részének származási okokból való eltanácsolását a hatóságok vezetői követelték. A parlagian ostoba rendelkezést a filatelisták nagyobb csoportja — ahol erre mód volt — kijátszotta és mindenképpen enyhítette. Az elég terjedelmes és jó kivitelezésű katalógusban alig jutott hely a kiállított gyűjtemények ismertetésére. A szövegrész nagy részét igénybe vette a személyi kultusz ápolása; a sok fő és alvédnök, valamint ezek összes címeinek semmitmondó felsorolása. Az alkalmi postahivatal forgalmára jellemző szám" hogy 4 nap alatt 35 000 db bélyeget árusított.

Az 1943-as év a magyar filatéliai szakirodalom felejthetetlen esztendeje. Minden elismerést megérdemel az a filatelista életerő és akarat, mely a világháború borzalmai közepette egyszerre két kitűnő szakkönyvet tudott gyűjtőink kezébe adni. Ebben az évben adta ki a „Hungária" Bán Willy_ kiváló munkáját 23 nyomdai ív terjedelemben „A Magyar Postabélyegek Adattárá"-t. Ezzel majdnem egyidejűleg másik vezető-egyesületünk is hallatott magáról. A „LEHE" kiadta Térfi Béla nagy művét „Bélyegelőtti levelek és azok lebetűzései" címen. A mű német nyelven is megjelent. Mindkét könyvet

a tartalom, magas színvonalán kívül jó nyomdai kivitel jellemzi. Magas igénnyel mérve is reprezentatív művek.

1943-mal gyakorlatilag lezárult a felszabadulásunkat megelőző korszak.

A magyar filatélia első nyolcvan esztendeje sok szempontból volt rendkívül érdekes. A főváros és vidéki városaink magyarosodása nyomán, nyelvében is magyarrá vált filatéliai életünk. A társadalmi osztályok merev elkülönülése természetes velejárója mozgalmunknak. Vezető bélyeggyűjtő egyesületeink kaszinói szellemben gyűjtik tagjaikat, kerülik a taglétszám hígítását. Vagyoni cenzus vagy társadalmi állás a követelmény. Azok a filatelisták akik e feltételek hiányában nem kerülhetnek be az egyesületekbe, újabb egyesületéket alapítanak, sajnos saját viszonyaikra méretezett feltételekkel, melyben ismét nem a szaktudás vagy bélyeggyűjtési vágy a tagsági előfeltétel, hanem a szerényebben meghatározott cenzus. A krónikás e megállapítása természetesen nem vonatkozott a Horthy-hadsereg tisztjeire, mert katonatisztet egyszerű jelentkezése alapján, ajánlók nélkül is és szavazás mellőzésével, köteles volt bármelyik egyesület felvenni. E nélkül a záradék nélkül a belügyminisztérium nem hagyott jóvá egyesületi alapszabályt. A „LEHE" pl. választotta tagjait, így nem is kerülhetett sor az elutasítás kellemetlen indokolására. Azok az egyesületek, amelyek nem választottak, hanem felvették tagot, megkövetelték két egyesületi tag írásos ajánlását, melyhez biztonsági szelepül még az egyesület választmányának titkos szavazását rendszeresítették. Még ezen belül sem volt a gyakorlat egységes. A „liberálisabb" egyesületek egyszerű szótöbbséggel döntöttek a tagfelvétel felett, akadt azonban olyan is, amelyiknél a választmány a felvétel felett golyózással döntött és egy fekete golyó is elégséges volt az elutasításra, ami a személyi bosszúnak tág teret biztosított. Érthető, hogy ilyen körülmények között a munkások százai, sőt talán ezrei egyesületeken kívül hódoltak kedvenc szórakozásuknak, a bélyeggyűjtésnek.

Az egyesületek kaszinói szelleme sajnos szaklapjaink és szakkönyveink kiadása terén is éreztette hatását, mert anyagi erejüket és felkészültségüket nem ezen elsődleges feladatok megoldására fordították. Bankettek, társaskirándulások, tea-délutánok rendezését a szakirodalom ápolásánál fontosabbnak tartották, így az utóbbira pénz alig jutott. Tárgyilagosság kedvéért megjegyezhetjük, hogy e téren az utolsó 10−15 évben határozott javulás volt tapasztalható.

A bélyeggyűjtés módszerbeli fejlődése, a gyűjtői területek csökkentése, a gyűjtés módjának változása, a motívumgyűjtés szárnypróbálkozásai nagyjából a külfölddel azonosak voltak hazánkban is, hiszen a kölcsönhatások e téren is érvényesültek.

1944. március 19-én náci hordák elözönlötték országunkat, majd megkezdődött közel egy millió embertársunk társadalomból való kiközösítése, majd gázkamrákba való elhurcolása. Több ezer filatelista osztozott e sorsban. A szabadjára eresztett csőcselék, az emberi kapzsiságra alapozott féktelen uszítás a bélyeggyűjtemények ezreit rabolta el tulajdonosaitól. Akiknek ilyen viszonyok között még filatéliai munkára kedvük maradt, azokat a rendszeressé váló légi riadók és bombázások kényszerítették munkájuk abbahagyására. A tulajdonosaik birtokában maradt gyűjtemények „légó" táskákba kerültek, vagy a biztonságosabb vidékre szállítás lett sorsuk. Bebizonyosodott, hogy csak

békében lehet bélyeggyűjtéssel foglalkozni. Ebben az időben rengeteg bélyeg pusztult el, vagy csökkent értékűvé vált. Bélyegmúzeumunk anyagát nyugatra szállították és bekövetkezett a filatélia mélypontja.

1945 tavaszán a romok eltakarításának közepette megindul ismét fővárosunkban a filatéliai élet. Szerencsére sértetlen maradt a bélyegotthon és ez a körülmény megkönnyítette a filatelisták közötti kapcsolatok felvételét. Az ott őrzött egyesületi tagnévsorok alapján megindult a filatelisták számbavétele. Megfelelő táplálkozás hiányában csontig lesoványodott bélyeggyűjtők vállalták a több órát igénybevevő gyaloglást, hogy a bélyegotthont felkereshessék és barátaik iránt érdeklődjenek. A frontokon, haláltáborokban meggyötört és gondos ápolás után ismét járóképessé vált filatelistákat láthatunk mankókra, botokra támaszkodva a bélyegotthonba felmenni. Ismét egymásra találtak a barátok és kicserélték értesüléseiket, melyek sajnos sokszor szomorúak voltak. Ekkor derült ki, hogy sok filatelistánk elesett, másokat meggyilkoltak és többjük a gázkamrák áldozata lett. Pontos számbavételük eddig még nem történt meg, így ez a legsürgősebben pótolandó, hogy neveiket az erre legméltóbb módon megörökíthessük.

1945 májusában a bélyegotthonban már minden odatartozott egyesületünk rendszeres összejövetelt tartott. Az országépítéssel párhuzamosan megindult a filatelista szervezetek újjáépítése és a „munkás" bélyeggyűjtők szervezése.

1945. május 1-én megjelent sorozatunk a bélyegek tükrében jelezte, hogy hazánkban alapvető és döntő változás történt. Igen nehéz körülmények között készült el első felszabadulási bélyegsorozatunk. A háborús események következtében feldúlt államnyomdában munkáról ebben az időben szó sem lehetett, így az alapbélyegek felülnyomását az Athenaeum nyomdavállalat végezte.

1945. május 27-én Bajcsy-Zsilinszky Endre, a „nemzet mártírja" emlékéi-e Budapesten az Országháza előtti téren rendezett gyászünnepség és Tarpán történt eltemetése alkalmából feláras emlékbélyeg került kiadásra. Bélyegfelirat a korábbiaktól eltérően: „Magyar Posta".

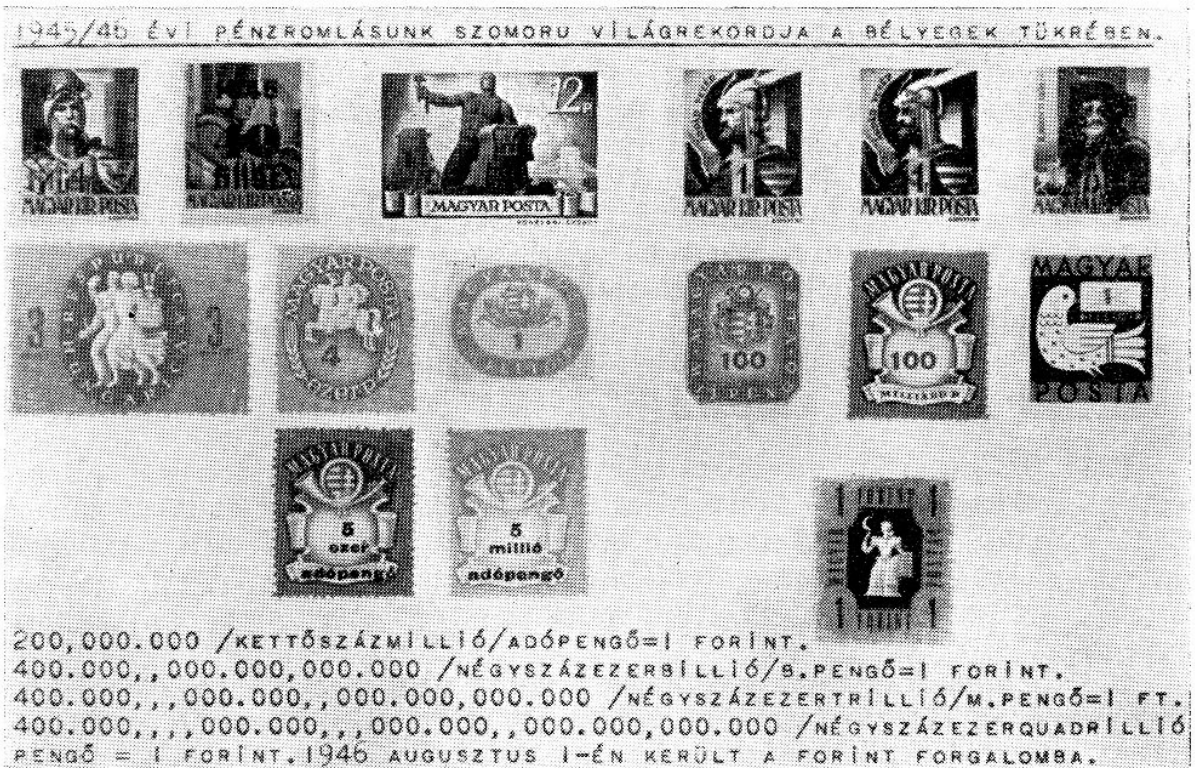
1945 júniusában nyugati megyéinkben lakó filatelisták beszámolóiból kiderült, hogy bélyegmúzeumunk nyugatra hurcolt anyagát Magyaróvárott és Sopronban megtalálva, biztonságba helyezték.

1945 szeptember havában hivatalosan megalakult a „Munkás Bélyeggyűjtők Központja". Az alakuló taggyűlést a Szakszervezeti Tanács épületében (VIII. Fiumei út 4.) tartották. A kezdeti időkben ugyanitt volt hivatalos helyisége is. A központ kötelékébe tartozó 14 szakszervezeti és 1 üzemi csoportban kb. 600 bélyeggyűjtő tömörült. A központ jó szervező munkát végzett, mert taglétszámát évről évre jelentősen növelni tudta. Az egységes csúcsszervezet szempontjából fájdalmas tényt jelentett a központ megalakítása, mégis indokolt volt. A szövetség akkori vezetői nem akarták tudomásul venni, hogy köröttük a világ megváltozott és azt hitték, hogy úgy folytathatják a dolgokat, ahogy abba hagyták. Ilyen körülmények között dőreség volt feltételezni, hogy a kívülrekedtek tömegei a szövetség strukturális megváltoztatása nélkül hajlandó lesznek abba belépni. Az itt mondottak nem vonatkoztat-

hatók az időközben megalakult „Bélyegbarátok Országos Egyesülete” nevű alakulásra, mely maga is csúcsszervezet szeretett volna lenni. Ennek megalapításában a munkás bélyeggyűjtőkkel szemben nem világnézeti és szemléleti, hanem személyi kérdések voltak dominálok. Az egységes csúcsszervezet így ismét három szervezetre oszlott, ami nem szolgált a magyar filatéliai mozgalom előnyére.

1945. december 22-én már szerény keretek között rendezett propaganda bélyegkiállítás megnyitására kerülhetett sor.

Az 1945-ös esztendőnek szomorú eseménye volt a megindult infláció. Mérvét mi sem jellemzi jobban, mint egy egyszerű vidékre feladott levél bérmentesítési díja



1945/1946. évi pénzromlásunk szomorú világrekordja a bélyegek tükrében

1945. július 1-én még 30 fillér, mely július 2-től szeptember 15-ig kereken a tízszeresére emelkedett. Szeptember 16-a és október 31-e között díja 10 pengő. November 1-től november 15-ig 60 pengő és november 16-tól az óv végéig 120 pengőre emelkedett. Fél esztendő leforgása alatt tehát a levél bérmentesítési díja megnégyszázszorozódott. A gyors pénzromlás természetes velejárója a filatéliai hiénák elszaporodása volt. A Kossuth Lajos utcai Presto kávéházbeli tanyájukból lassanként majd minden szervezetünkbe befurakodtak és ezekben is folytatták minden szempontból káros tevékenységüket, mellyel szemben még a gazdasági rendőrség sem boldogult. Rossz emlékű működésüknek csak a forint megjelenése vetett véget.

1946. május l-e és 5-e között a bélyegotthonban került megrendezésre a IV. országos bélyegkiállítás. Kézenfekvő okoknál fogva terjedelme és színvonala a megelőzőknél szerényebb volt, ennek ellenére bizonyította, hogy filatéliai életünkben is láthatóvá vált az újjáépítés eredménye.

1946 elején Benedek László kiadásában megjelent „A Bélyeg Birodalma". A könyvecskében többek között Farkas Imre, Gergely Vilmos, Kinizsi Andor, Kunszery Gyula, örvös János, Szép Ernő, Szőke András dr., Tabi László, Zágon István derűs írásai és Göczi-Gebhardt Tibor, Horváth Jenő, Konecsni György, Sándor M. Károly, Szigethy István rajzai szolgálták a bélyeggyűjtés népszerűsítését.

1946 áprilisában a „Munkás Bélyeggyűjtők Központja" első évének szervezési munkáját befejezve, VI., Jókai u. 4. sz. a. helyiségében ünnepélyes közgyűlést tartott. Ebben az időben a központ már 31 tagegyesülettel működött. Elnöke Kossa István, főtitkára Sándor Dezső volt.

1946. augusztus l én megjelent a forint és ezzel vége szakadt, a világviszonylatban is példátlanul nagyfokú pénzromlásnak. Mérvének szemléltetésül folytatjuk egy egyszerű vidékre feladott levél bérmentesítési díjának alakulását. Jobb áttekinthetőség kedvéért táblázatba foglaltuk a számok évközi emelkedését, zárójelben pedig a vonatkozó időszakaszokban bérmentesítési érvénnyel bíró bélyegeink nevei találhatók.

1946.	I.	14.-	I.	31.	600 pengő	(Betűs I.)
1946.	II.	1.-	II.	28.	3 000 pengő	(Köztársaság)
1946.	III.	1.-	III.	25.	20 000 pengő	(Közt. Újjáépítés)
1946.	III.	26.-	III.	31.	60 000 pengő	(II. Betűs Lovaspostás)
1946.	IV.	1.-	IV.	10.	80 000 pengő	(Lovaspostás)
1946.	IV.	11.-	IV.	22.	160 000 pengő	(Lovaspostás)
1946.	IV.	23.-	IV.	30.	500 000 pengő	(Lovaspostás)
1946.	V.	1.-	V.	9.	2 millió pengő	(Milliós)
1946.	V.	10.-	V.	19.	10 millió pengő	(Milliós)
1946.	V.	20.-	V.	26.	40 millió pengő	(Milliós)
1946.	V.	27.-	V.	31.	120 millió pengő	(Milliós, Milpengő)
1946.	VI.	1.-	VI.	10.	400 millió pengő	(Milpengős)
1946.	VI.	11.-	VI.	16.	4 milliárd pengő	(Milpengős)
1946.	VI.	17.-	VI.	23.	20 milliárd pengő	(Milpengős)
1946.	VI.	24.-	VI.	30.	400 milliárd pengő	(Milliárdos)
1946.	VII.	1.-	VII.	3.	40 billió pengő	(Galambos)
1946.	VII.	4.-	VII.	12.	2 000 billió pengő	(Galambos)
1946.	VII.	13.-	VII.	17.	20 000 billió pengő	(Adópengős)
1946.	VII.	18.-	VII.	23.	100 000 adópengő	(Adópengős)
1946.	VII.	24.-	VII.	31.	400 000 adópengő	(Adópengős)

1946. július 31-én tehát egy vidéki levél portója 400 000 adópengő = 800 quadrillió pengő = 800 000 000 000 000 000 000 000 000 pengő volt. 1946. augusztus 1-én ugyanezen levél bérmentesítési díja —,60 forint azaz hatvan fillér. Az itt következő táblázat ugyanekkor a pengő forintra átszámított romlásának mérvét, valamint az infláció tartama alatt használt bélyegek képeit mutatja.

A gazdasági stabilizáció hatása a filatéliai életben is gyorsan észrevehetővé vált. Az egyesületekbe befurakodott spekulánsok hamar felismerték, hogy a munkanélküli jövedelem napjainak leáldozott, eltűntek. Az egyesületek tag-

létszáma a becsületes filatelisták legnagyobb örömére ismét normális mederbe került.

1946. november 30. és december 1-én a „Magyar-Szovjet Társaság" bélyeggyűjtői Hódmezővásárhelyen bélyegkiállítást rendeztek, majd ugyanezt megismételték december 20-án Szegeden is.

1946-os esztendő végére legalizálódott a bélyegotthon bővülésének ügye. Az 1938-as esztendő eseményeinek ismertetésében olvashattuk, hogy a mai bélyegotthon Paulay Ede utcai frontja volt csak a bélyeggyűjtőké, mert a gyárigazgatók klubja az Andrássy úti részt változatlanul igénybe vette. Felszabadulásunk után a klub urai eltűntek, a helyiségek gazdátlanul álltak. Ezt a ritkán kínálkozó alkalmat használta fel a szövetség arra, hogy a gazdátlan termeket a maga részére igényelje.

1947- es esztendő első napjaitól kezdődően folytatott tanácskozást a két csúcsszervezet és a „Bélyegbarátok" közös szervezet létrehozására, mert mind a három belátta a megosztottsággal járó helyzet hátrányos voltát. Miután abban az időben fúzióról nem lehetett szó, előtérbe került egy negyedik közösen alapítandó csúcsszervezet, mely mint a filatélia legfőbb fóruma lenne hivatott az egység pótlására. E tárgyalások eredményeképpen február havában megalakult a „Mafikt", a Magyar Filatelista Szervezetek Központi Tanácsa.

A „Mafikt" megalakulása idején a szövetségbe 32 tagegyesület tartozott mintegy 5500 taggal. A „Munkás Bélyeggyűjtő Központ" taglétszáma a „Postások Szabad Szakszervezete Bélyeggyűjtő Szakcsoportja" tagjait is beleszámítva kb. 2900 volt. A „Bélyegbarátok Országos Egyesülete" az egyesület vezetőinek közlése szerint 800 tagot tömörített.

1947. március 8-a és 11-e között a „Magyar-Szovjet Társaság Bélyeggyűjtő Csoportja" (ezentúl röviden M.Sz.T.) Győrben rendezett bélyegkiállítást.

1947. április 6-a és 8-a között a közben újjáalakult „Diákszövetség" megrendezte „I. Országos Ifjúsági Bélyegkiállítás" címen a bélyegotthonban az ifjúsági gyűjtők seregszemléjét.

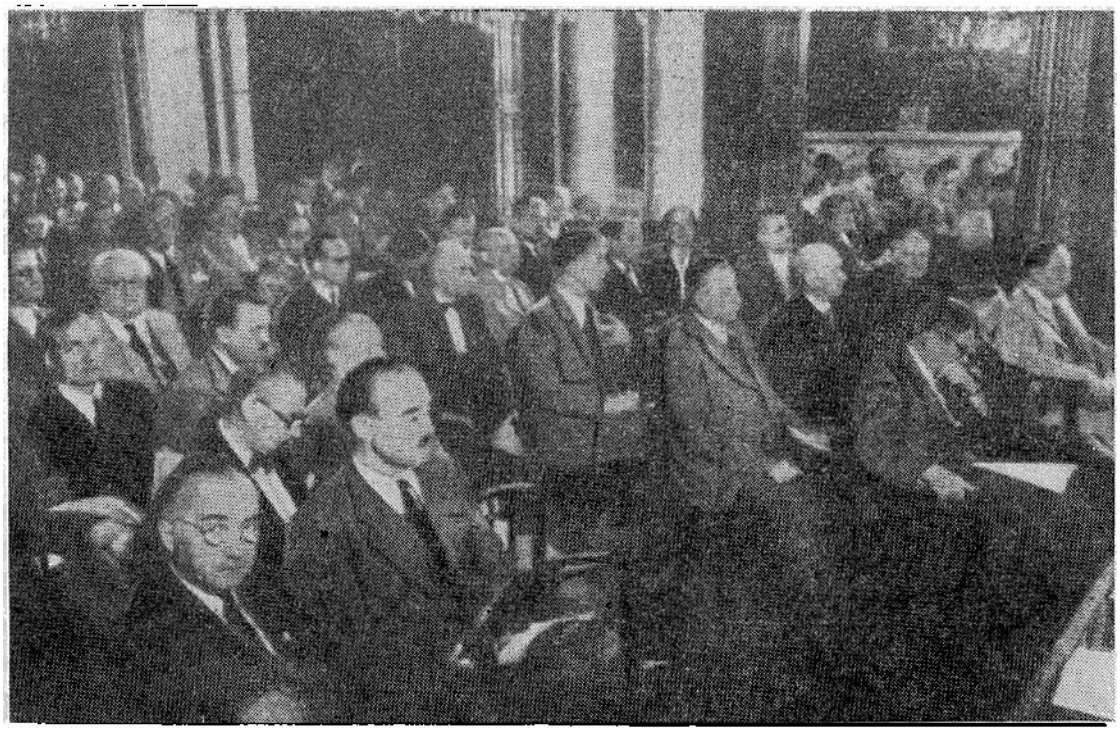
1947. május 3-án ismét a rendkívül agilisán dolgozó M. Sz. T. bélyeggyűjtői rendeztek Orosházán bélyegkiállítást, melyet június 22-én megismételtek Sárospatakon. Mindkét kiállításon főleg budapesti anyag került bemutatásra, ami a filatéliai oktatás szempontjából tanulságos volt.

1947. augusztus 9-e és 17-e között Miskolcon rendeztek az ottani filatelisták bélyegkiállítást, melyen anyagával több budapesti gyűjtő is résztvett.

1947. szeptember 7-én és 8-án került megrendezésre az „I. Országos Bélyeggyűjtő Kongresszus", melynek anyagát egy közel 70 oldalas könyvecskében dolgozta fel a szövetség megbízásából Hargitai László. Az első kongresszusunkat a „Mafikt" rendezte. A könyvecske sajnos csak a kongresszuson elhangzott előadásokat és hozzászólásokat rögzítette és nem tért ki arra, hogy azon mely egyesületek képviseltették magukat, ezért azt e helyt pótoljuk. Miután az egyesületek taglétszámuk arányában küldhették delegátusaikat a kongresszusra, számukból a taglétszámok arányaira is következtethetünk. A delegátusok neveinek közléséből pedig láthatjuk, hogy abban az időben kik dolgoztak a filatélia élvonalában.

A kongresszuson részt vevő egyesületek és azok küldöttei. Először a

„Munkás Bélyeggyűjtő Központ” kötelékébe tartozott szervezeteket és azok delegátusait ismertetjük: Állatorvosok Bélyeggyűjtő Köre képviseletében dr. Harkányi János és dr. Medveszky Zsigmond. Budai MÉMOSZ Bélyeggyűjtő szakcsoportja képviseletében Gráczy Pál. Csepeli Vasasok Bélyeggyűjtő szakcsoportja képviseletében dr. Marton Lajos. Ganz Hajógyár Kultúr és Sportegyesület Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Vrabecz Jenő. Budapest Főváros MTE Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Csiszér Ferenc és Gátszegi István. Grafikai Munkások Szabad Szakszervezete Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Egresi Antal és Gampel András. Magyar Élelmezési Munkások Szabad Szakszervezete Bélyeggyűjtő Csoportja képviseletében



Tárgyal az első magyar filatelista kongresszus

Szaplonczay Gyula. Magyar Magánalkalmazottak Szabad Szakszervezete Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Galambos László és Hausner Imre. Munkás Bélyeggyűjtők MÁV ig. csoport képviseletében Szalóky Emil. Munkás Bélyeggyűjtők Pesterzsébeti Csoport képviseletében Feke Lajos és Szíjjártó Oszkár. Munkás Bélyeggyűjtők MÁSZ Filatelista Csoport képviseletében Rédei Ferenc. Ózdi Gyári Olvasó Egylet Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében György István. Magyar Postások Szabad Szakszervezete Bélyeggyűjtő Szakcsoportja képviseletében Bartha Ödön, Pál István, és Szathmáry Géza. Társadalombiztosító Alkalmazottak Orsz. Segítő Egyesület bélyeggyűjtő szakosztálya képviseletében Hamvas József, dr. Hentaller Gábor, Schneckenberger Nándor, Szigethy József és Vajda Károly. Typográfia Bélyeggyűjtő Egyesület képviseletében Baán György és Politzer Kálmán. Vendéglátóipari Bélyeggyűjtő Szakosztály képviseletében Gruits Károly és Váczy Mihály.

A szövetség kötelékébe tartozott szervezetek és azok delegátusai: Chinoin Sportegyesület Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Hajdú Jenő. Corvin

Áruház Sportegyesülete Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Lénárd Vilmos és Tomcsányi Ferenc. Diákszövetség képviseletében Papp Gyula. Dunakeszi Magyarság Bélyeggyűjtő Alosztály képviseletében Tanay Béla. Egyetemi és Főiskolai Bélyeggyűjtő Szakosztály képviseletében Zoltánka Viktor. Elektromosművek Bélyeggyűjtő Szakcsoportja képviseletében Fráter György és Héhsz József. Első Magyar Alkalmi Bélyeggyűjtők Egyesülete kép.' viseletében Rampacher Pál, Szigeti Domokos és Walder Artúr. Emergé Dolgozók Sport és Kultúr Egyesülete bélyeggyűjtő szakosztálya képviseletében Hidai Ákos. Fővárosi és Vidéki Bélyeggyűjtők Egyesülete képviseletében Nagybaconi Nagy Béla, Schatz Tivadar és Sződy Jenő. Hungária Magyar Bélyeggyűjtők Köre képviseletében dr. Buzássy Lajos; Reicher Imre és Szanditz Ernő. Kecskeméti Bélyeggyűjtő Egyesület képviseletében Sándor Miklós és Soós Gyula. Kistext Torna Klub Bélyeggyűjtő Szakosztály képviseletében Fally Ferenc. Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete képviseletében Schiller Dénes, Szőllőssy Lajos és Csiky Zoltán. Magyar Amatőr Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete képviseletében dr. Cseh-Szombathy László, Ehrenthal Zoltán és Gyulai István. Magyar Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete képviseletében Lengyel Kálmán, Schrenk Lajos és Róna Ödön. Magyar Filatelisták Klubja képviseletében dr. Gabanyi Endre, Szebehely Béla és dr. Thein Lajos. Magyar Központi Híradó Rt. Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Váradi Imre. Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bank alkalmazottainak Sport Egyesületének Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Csallner Oszkár és Kertész József. Magyar mérnökök és Technikusok Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Kun Imre és Vidor Endre. Mávag Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében dr. Fejéregyházi Sándor és Falk Alfréd. MÁV Istvánteleki Főműhely „Testvériség" Dal, Zene és önképző Egyesület Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében K. Égle László. Mátravidéki Bélyeggyűjtők Egyesülete (Gyöngyös) képviseletében dr. Gara Dezső és Deszecsár Ferenc. Miskolci Múzeumpártoló Egyesület Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Sallay Arisztid, dr. Dancz Gyula, dr. Barinkai Dénes és Baumgarten Emil. Országos Központi Hitelszövetkezet alkalmazottainak Sport és Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Wesselényi Emil. Orosházi Bélyeggyűjtő Egyesület képviseletében Gergely László, Pannónia_Bélyeggyűjtő Egyesület képviseletében dr. Reich P. Kornél, dr. Rode Béla és Névi Pál. Pedagógusok Bélyeggyűjtő Szakcsoportja képviseletében Bőhm András. Rákospalotai Szent István Bélyeggyűjtő Egyesület képviseletében Danitz Béla, dr. Egry Péter Pál és Tany Jenő. Shell Sport Club" Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Litkei Dénes, Gubányi Béla és Aczél Ede. Sólyom Kerékpáros Egyesület Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Göttler László és Bakos János. Szolnoki Bélyeggyűjtők Egyesülete képviseletében Mák Ferenc, Muray Lipót és Niehold Jenő. Újpesti Bélyeggyűjtők Klubja képviseletében Boda József, Vívó és Atlétikai Club Bélyeggyűjtő Szakosztálya képviseletében Wesel István. A szervezeten kívüli Bélyegbarátok Országos Egyesülete képviseletében Szabó Antal Jenő, Réday András és Kiss Gyula. Amint a névsorból megállapítható, igazoltan vagy igazolatlanul több, főleg vidéki szervezet nem gondoskodott képviseltetéséről.

A kongresszus tárgysorozatának előadásait felkért előadók tartották. Beszédidejük 10−15 perc volt. A felkért hozzászólók beszédideje 5−8 perc volt. A feliratkozott hozzászólók beszédideje 3−5 perc volt. A beszédidőket

úgy az előadók, mint a felszólalók dicséretes önmérséklettel be is tartották. Az elnöki megnyitót követően dr. Gerlei Emil postafőigazgató üdvözölte a kongresszuson megjelent filatelistákat a miniszter és postavezérigazgató megbízásából, ezt a tárgysorozati előadások és hozzászólások követték. Légrádi Dezső a Magyar Posta és a bélyeggyűjtők c. előadásához Hargitai László és Csathó Ödön voltak a hozzászólók. Frank József a magyar bélyegnapokról tartott előadásához Ehrenthal Zoltán és Rampacher Pál voltak a felkért hozzászólók. Reicher Imre a postai selejtanyag kérdéseiről beszélt, melyhez Szabó Antal Jenő szólt hozzá. Kostyán Ákos az alkalmi bélyegzéseket ismertető előadását Légrádi Dezső hozzászólása követte. Dr. Bartal Andor a feláras bélyegek kiadását bíráló előadásához Schiller Dénes volt a felkért hozzászóló. Réday András postai levelezőlapokról tartott előadást, melyhez Varjú Domokos volt a hozzászóló. Ezzel a szeptember 7-i vasárnapi nap hivatalos része befejezést nyert. A hétfői nap előadássorozatát Hargitai László vezette be, mely nem képezte tanácskozás tárgyát. Szervezeti kérdésekről beszélt, melyhez előre feliratkozott hozzászólók Csathó Ödön és Légrádi Dezső voltak. Következett dr. Bartal Andor beszámolója a nemzetközi cseréről, melyhez felkért hozzászólók dr. Pászthy Károly, Ehrenthal Zoltán és Névi Pál voltak. Ezután Csathó Ödön ismertette az addigi bélyegkiállításokat, melyhez felkért hozzászóló Örvös János volt. Ezt Névi Pál előadása követte az ifjúsági bélyeggyűjtésről, melyhez felkért hozzászóló Hargitai László volt. Rövid szünet után Légrádi Dezső beszélt a rádió és a bélyeggyűjtők viszonyáról, melyhez dr. Szőke András szólt hozzá. Szabó Antal Jenő előadása következett a szakirodalomról, melyhez, felkért hozzászólók dr. Bartal Andor, Légrádi Dezső és Névi Pál voltak. Az elnöki zárszóval befejezést nyert a kongresszus. Az előadók és a felkért hozzászólók annyira kimerítették az egyes tárgyköröket, hogy feliratkozott hozzászóló alig akadt.

Az első kongresszusunkon elhangzottaknak hatályainkon túl is nagy visszhangja volt. Pl. az angolok világhírű szaklapja a „Gibbons Stamp Monthly" 1948. március 1-én megjelent számában hosszú cikk méltatja a kongresszus magas filatéliai színvonalát és annak tárgysorozati összeállítását mintául ajánlotta az angol filatelista szervezeteknek.

1947. december 21-én rendezték meg a „XX. Bélyegnap"-ot. A bélyegotthonban rendezett ünnepségen kívül a vidéki kiállítások egész sora igazolta, hogy a magyar filatéliai élet megindult és építőmunkájának már eredményei is láthatók. A bélyegnap megrendezése ebben az évben már nem egy helyre korlátozódott, mert Debrecenben a Pál söröző helyiségében, Esztergomban a városház dísztermében, Győrött a városháza nagytermében, Miskolcon a Borsod-Miskolci Múzeumban, Szegeden a Kiss Dávid palotában, Szolnokon a Tiszaparti Kereskedelmi Iskola nagytermében és Szombathelyen az MSZMT helyiségeiben párhuzamos bélyegnapot rendeztek vidéki filatelistáink.

1947. december 21-én jelent meg először hazánkban a bélyegnap tiszteletére külön bélyegnapi bélyeg, melyet ugyancsak először, négyes kisívekben készítettek.

1948. január 1-én~a „Munkás Bélyeggyűjtő Központ" kiadásában megjelent a „Munkás Bélyeggyűjtő" első száma. Ez volt folyamatosan megszakítás nélkül megjelenő első lapunk, mely nem hirdetésekből tartotta fenn magát. A lap 3 esztendőn át e címen jelent meg. (l. 1951-nél!)

1948. június 24-én eredeti helyén (VII. Dob_u. 75−81.) ismét megnyitotta kapuit a Bélyegmúzeum. Hiánytalanul együtt volt a megnyitás alkalmával már az egész anyag.

1948. július 3-án az M.Sz.T. rendezésében Debrecenben bélyegkiállítás volt.

1948 július végén megjelent dr. Buzássy Lajos kiadásában Bán Willy művének „A Magyar Postabélyegek Adattárá"-nak második kötete. A közel 200 oldal terjedelmű mű az ORBÉK blokktól a H. Lánchíd blokkig terjedő kiadványainkat ismerteti. A könyv kivitele, papirosának minősége kifogástalan. A mű előszavában a kiadó Bán Willy filatéliai munkásságának állított örök emléket.

1948. augusztusában „Mi Újság" címmel egy szerény kivitelű és terjedelmű, de annál kitűnőbb tartalmú sokszorosítási eljárással készült lap került a Skandináv államokban lakó magyar bélyeget gyűjtők kezeibe. A Kalle Vaarnas finn és Mauritz Hauge norvég filatelisták vezetése alatt álló csoport korábban megalapította a „Skandináviai Magyarbélyeggyűjtők Egyesülete" című szervezetet és a „Mi Újság" az egyesület kiadásában jelent meg. Az egyesület alapszabályai is ügyeimet érdemelnek, mert a tagság előfeltétele volt, hogy a tag belépéskor, valamint utána évenként legalább egyszer egy magyar vonatkozású szakcikket köteles a lap számára írni. Az egyesület szerény v keretek között ma is működik.

1948. augusztus 28-a és 30-a között Pápán rendeztek bélyegkiállítást, melyet kb. ezren látogattak.

1948. szeptember 25-én a „Munkás Bélyeggyűjtők Központja" beköltözött a bélyegotthonba. A kezdeti Fiumei út 4. sz. a. helyiségét rövidesen megváltoztatni volt kénytelen. Többszöri költözködés után végre a bélyegotthonban talált végleges helyiséget. A Paulay Ede utcai oldalon levő helyiségeket kapta, míg az Andrássy úti oldalon a szövetség és tagegyesületei helyezkedtek el. A két szervezet egymáshoz való viszonya mindvégig korrekt és barátságos volt, annak ellenére, hogy azt kívülállók többször megzavarni igyekeztek.

1948. október 16-a és 19-e közötti napokban rendezték a bélyegotthonban az „V. Országos Magyar Bélyegkiállítás"-t. A négy napig tartó kiállítást a rövid időtartam ellenére több mint 12 000 látogató kereste fel. A kiállítás keretébe n ünnepelték október 17-én a XXI. bélyegnapot.

1948. november 8-án az „M.Sz.T." bélyeggyűjtő csoportja Törökszentmiklóson megrendezte a „n. Falusi Bélyegkiállítás"-t, melyet Budapestről is sokan meglátogattak. A kiállítók sorában több ismert budapesti gyűjtő anyaga is szerepelt. Közel négyezer látogatója volt a kiállításnak.

1949. szeptember 17-én Szegeden rendeztek kiállítást, mely különösen propaganda szempontjából volt eredményes.

1949. december 10-én a bélyegotthonban kisebb méretű bélyegbemutatót rendeztek és a következő napon ünnepelték előadássorozat keretében a XXII-ik bélyegnapot. Vidéken Debrecen, Diósgyőr és Győr filatelistái rendeztek kiállításokat a bélyegnap alkalmából.

1950. január 2-án megalakult a szövetség bélyegvizsgáló állomása, valamint a szövetség szakkönyvtára. A Pannónia Bélyegegyesület kezdeményezésére alakult meg a szakkönyvtár és annak alapja az egyesületi szakkönyvtár 273 kötete volt, melyet minden térítés nélkül engedett át. Az egyesület felhí-

vása a társegyesületekhez, hogy ezek is engedjék át könyvtárukat a szövetségi könyvtár céljaira, eredményes volt, mert példáját hamarosan többen követték.

1950. július 19-én tartott közgyűlésen a „Magyar Bélyeggyűjtő Egyesületek Országos Szövetsége" egyhangúan hozott határozatával elfogadta Váradi Imre szövetségi alelnök indítványát, mely egységes csúcsszervezet megalapítására hívta fel a két másik szervezetet. Ennek előkészítése céljából egyidejűleg egy öttagú előkészítő bizottságot küldött ki.

1950. december 10-én a bélyegotthonban rendezték meg a XXIII. bélyegnapot. Kisebb méretű házi bemutatóval és előadássorozattal ünnepelte a szövetség huszonötödik, a munkás központ ötödik megalakulási évfordulóját, melyét Bem blokkunk örökített meg. A XXIII. bélyegnap vidéki rendezvényei sorában kiemelkedett a debreceni és diósgyőri bélyegkiállítás. Egyidejűleg Szegeden és Győrött is rendeztek szerényebb bélyegbemutatókat.

1950-es esztendő végén a „Munkás Bélyeggyűjtő Központ" keretében 17 üzemi, 15 szakszervezeti és 14 vidéki szervezet működött kb. 2700-as taglétszámmal.

1951. január 1-én a „Munkás Bélyeggyűjtő Központ" tagozati megoszlása a következő volt: 77 üzemi csoport 409 taggal, 15 szakszervezeti csoport 1808 taggal, 16 vidéki és pestkörnyéki csoport 339 taggal. A tagok összlétszáma tehát 2556 volt. A korábbi évek taglétszámához viszonyítva, az 1950-es év végi tagtörlések keresztülvezetése után tehát a taglétszámban sajnálatos csökkenés következett be.

1951. január 29-én a „Magyar Bélyeggyűjtő Egyesületek Országos Szövetsége" közgyűlést tartott. A legjelentősebb tárgysorozati pontja volt, hogy egyhangúlag hozott határozatával állást foglalt egy közös szaklap kiadása mellett és ezzel egyidejűleg megszavazta az ehhez szükséges anyagiakat is. A közös szaklap kiadása sajnos csak a két csúcsszervezetre vonatkozott, mert a. ‚Bélyegbarátok Egyesülete" ebben nem vett részt.

1951 januárban jelent meg a „Munkás Bélyeggyűjtő" utolsó száma. A februári ugyanis „Filatéliai Szemle" néven jelent már meg mint a „Magyar Bélyeggyűjtő Szervezetek" hivatalos lapja. A lap terjedelme 16 oldal volt, 20½ x 14½ cm méretben. A Filatéliai Szemle első száma összevont számként (1−2) jelent meg, de átvette, illetve folytatta a korábbi „Munkás Bélyeggyűjtő" számozását. így lett a Filatéliai Szemle első száma IV. évfolyam, 2-es száma, ez utóbbi szám zárójelben. A hét tagú szerkesztő bizottság felelőse Sándor Dezső volt.

1951. október 6-tól 14-ig került megrendezésre az Erzsébet téri (ma Engels tér) Nemzeti Szalonban (lebontották, helyét az V. ker. Tanács palotájával szemközti, nyáron kivilágított virágágyak jelzik) első nemzetközi bélyegkiállításunk. „80 éves a magyar bélyeg" volt a kiállítás neve és annak hivatalos részében 15 postaigazgatás mutatta be bélyegeit. A harminc egyéni kiállítón kívül, kollektív gyűjteményeikkel a következő egyesületek vettek a kiállításon részt: „Első Magyar Alkalmi Bélyeggyűjtők Egyesülete", „Fővárosi és Vidéki Bélyeggyűjtők Egyesülete", „Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete", „Magyar Filatelisták Klubja", „Magyar Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete", „Pannónia Bélyegegyesület", „Munkás Bélyeggyűjtők Központjának Postás Csoportja" végül „Bélyegbarátok Országos Egyesülete". A kitűnő-

en sikerült kiállítást 38 182 látogató tekintette meg. A kiállításon tartózkodó egyesületi ügyeleteseknél 14 nap leforgása alatt, közel ezer új tag töltött ki belépési nyilatkozatokat.

1951. október 11-én és 12-én megrendezték a „II. Országos Bélyeggyűjtő Kongresszus"-t, helye a bélyegotthon volt. A kongresszus előadássorozata a következő volt: Sándor Dezső: Béke és Filatélia. Váradi Imre: Külföldi csere. Névi Pál: Új gyűjtési irányok (motívumgyűjtés). Légrádi Dezső: Az ifjú gyűjtőgeneráció kérdése. Hargitai László: Szervezeti kérdések. Gergely Vilmos: A szaksajtó kérdései. Az előadásokat vita követte, melyen közel húsz felszólalás hangzott el.

1951. október 14-én a kiállítás befejezésének napján a bélyegotthonban ünnepelték filatelistáink a XXIV. bélyegnapot, melyet a kiállítók és a szervezés munkájában részt vettek megjutalmazása követett. Ezen került kiosztásra a jutalmazások keretében a „80 éves a Magyar Bélyeg" emlékblokkpár, a lila blokk, mely sok gyűjtőnket emlékezteti arra, hogy a társadalmi munka olykor hasznos is.

1951. október 21-én Pécsett rendeztek bélyegkiállítást az ottani munkásklub helyiségeiben, melyet közel háromezren látogattak. A kiállítást a „Mafikt" támogatásával rendezték, melyen vezetősége teljes számban megjelent.

A magyar bélyeg 80 esztendős jubileuma alkalmából még további öt vidéki városban rendeztek bélyegkiállításokat. Időssorrendben így következtek:

1941. október 28-án Békéscsabán a városi múzeumban volt a kiállítás, melyet hozzávetőlegesen másfél ezren tekintettek meg.

1951. október 28-án Esztergomban, a kultúrházban nyílt bélyegkiállítás, melyet sok fővárosi gyűjtő is meglátogatott. A kiállítást összesen közel ezren látogatták. A kiállítás eredményességét igazolta a helybeli egyesület taglétszámának magas százalékú növekedése.

1951. november 3-án és 4-én Miskolc bélyegkiállítása következett. Helye a városi tanácsház nagyterme volt. 38 kiállító anyagát láthattuk. A kiállítást két nap alatt 2895 látogató tekintette meg. A kiállításon a fővárosi küldöttek is megjelentek, mert a nagy miskolci csoport a kiállítás alkalmával ünnepelte a miskolci gyűjtők tömörülésének 30-ik évfordulóját.

1951. november 4-én nyitották meg Sopronban a nyolc napig tartott bélyegkiállítást, melyen a kiállítók száma 24 volt. Fővárosi küldöttek ezen is részt vettek; a látogatók száma közel négyezer volt, köztük sokan Szombathelyről, Pápáról, Veszprémből és Győrből is.

1951. december 2-án Debrecenben volt bélyegkiállítás. A fennállásának 25 éves jubileumát ünneplő „Debreceni Bélyeggyűjtők Egyesülete" a kiállítást a Magyar-Szovjet Társaság székházában (Vörös Hadsereg út 45.) rendezte. A kiállítás megnyitását hosszú embersor várta, a látogatók számát közel négyezerre becsülték.

1951-ben jelent meg először a Magyar Filatélia Vállalat kiadásában „Magyar Bélyegek Katalógusa". Évenként bővített új kiadást jelentetett meg. Az 1964-es kiadástól kezdődően címe „Magyar Bélyegek Árjegyzéke", terjedelme közel 300 oldal. Minden száma jó papiroson, tetszetős kivitelben készült.

A „Mafikt"-ről, erről a jól indult csúcsszervezetünkről az idők folyamán kiderült, hogy hármas összetételben képtelen egy egységes szervezet előnyeit biztosítani és már személyi összetételénél fogva sem volt alkalmas az elke-

rülhetetlenül szükségessé vált reformok megvalósítására. 1951 év végén hatósági rendelkezés mindhárom szervezet autonómiáját felfüggesztette és az egységes csúcsszervezet megalakításáig azokat három miniszteri biztos vezetése alá rendelték. A kitűzött cél helyes volt, a megoldás módja sajnos nem a legszerencsésebb, mert annak ellenére, hogy e rendelkezés az egyesületeket nem érintette, mégis hatására átmenetileg erősebb taglemorzsolódás volt észlelhető'. Az egyesületi vezetők jó munkáját dicsérte, hogy az adminisztratív rendelkezés nagyobb bajt nem okozott.

1952. február 24-én a „Magyar Bélyeggyűjtő Egyesületek Országos Szövetsége", a „Munkás Bélyeggyűjtők Központja" és a „Bélyegbarátok Országos Egyesülete" a bélyegotthonban közös országos értekezletet tartott.

Az értekezlet elnökéül Váradi Imrét_ választotta meg. Ezután a három szervezet miniszteri biztosai Légrádi Dezső, Kékesi Imre és Frank József beszámoltak működésükről, melyhez többen hozzászóltak.

Váradi Imre a felszólalások elhangzása után megállapította, hogy csakis egységes bélyeggyűjtői csúcsszervezet hivatott a magyar filatélia tovább fejlődésének biztosítására, ezért indítványozta, hogy az értekezlet mondja ki az ismertetett alapszabály tervezet alapján „Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége" (ezentúl rövidített nevén MABÉOSZ) megalakulását, amit egyhangú határozattal elfogadtak. A vezetőség megválasztása során a szövetség elnöke Váradi Imre titkára Schrenk_Lajos lett. Az elnök székfoglalójában ígérte, hogy az új szövetség vezetőségének elsőrendű feladata lesz, hogy a dolgozók nagy tömegeit, üzemek, vállalatok, intézmények dolgozóit és az ifjúság széles rétegeit a bélyeggyűjtők táborába bevonja, biztosítsa részükre mindazokat a lehetőségeket, amelyek révén a bélyeggyűjtés sportját kedvük szerint űzhetik. A korábbi egyesületek egy részének kaszinói szellemére kitérve, megállapította, hogy ezek a szervezetek az elérendő cél biztosítására alkalmatlanok, korszerűtlenek, struktúrájukban is demokratikussá alakítandók át. E cél elérését szolgálja a korábbi egyesületek üzemi, városi és a fővárosban kerületi körökké való átalakítása. Kívánatos továbbá, hogy a Budapesten megszervezendő kerületi bélyeggyűjtő körök tagjai a központi bélyegotthont a hét bármely napján látogathassák és ott tényleg otthon érezzék magukat. Megállapítása szerint nagy feladat hárul a szövetség vezetőségére a vidéki bélyeggyűjtők életének egészségesebb alapokra való helyezése szempontjából is, mert a vidéki gyűjtők gyűjteményeiket csak mostoha körülmények között fejleszthetik. Ezért minden vidéki városban, járást székhelyen és nagyobb üzemekben bélyeggyűjtő kör létesítendő, hogy azokban az igen széttagoltan élő bélyeggyűjtőket egymáshoz közel hozhassuk. ígérete szerint mindent el fog követni a szakirodalom és szakkönyvtár fokozatos fejlesztésére, illetve bővítése érdekében, hogy a gyűjtők szakmai fejlődése biztosíttassák. Végezetül bejelentette, hogy a filatélia előmozdítása céljából kongresszusokat, bélyegnapokat, helyi országos és nemzetközi bélyegkiállításokat kíván rendezni, továbbá elő fogja segíteni a bélyeggyűjtő körök közötti cserét, valamint a nemzetközi cserét is.

Ma már megállapíthatjuk, hogy az átszervezés helyes és célravezető volt. Megindult a szervezett gyűjtők számának évről, évre való szaporodása. Ezzel arányosan növekedett a szövetségben tömörült körök száma és tíz esztendő leforgása alatt az exkluzív szövetségből komoly tömegszervezet fejlődött.

Sajnos a mennyiségi szaporodással nem történt arányos minőségi szaporodás. A bélyeggyűjtők létszám növekedésével nem tartott lépést a filatelisták létszámának növekedése. Aki bélyeget vásárol és borítékokban, dobozokban, jobb esetben berakóban tárolja, az bélyeggyűjtő ugyan, de még nem filatelista. Ehhez csak folyamatos önképzés útján juthat el a bélyeggyűjtő. Szaklap, szakkönyv, kiállítás, bélyegmúzeum látogatás mindez szükséges jó, de egymagukban nem eléggé célravezetők, mert a legtöbb bélyeggyűjtőben sajnos még nem fejlődött ki az igény szakképzettség megszerzésére. Az igény felkeltéséhez kell a célravezető utat megtalálni, mely nyilván az emberi hiúság felkeltésével érhető el. A filatéliai képzettségnek rangot kell biztosítani és ez a MABÉOSZ mai vezetőinek tiszteletre méltó feladata. Ez az út vezet ahhoz, hogy ne csak mennyiségi, hanem minőségi fejlődésről is beszélhessünk.

1952 március havában sorban alakulnak a MABÉOSZ új kerületi körei fővárosunkban. Ismertetésünk során zárójelben közöljük az új körök korábbi egyesületi neveit. II. ker. kör (Hungária Magyar Bélyeggyűjtők köre), III. ker. kör (Óbudai Bélyeggyűjtők Egyesülete), V. ker. kör (Pannónia Bélyegegyesület), VI. ker. kör (Magyar Filatelisták Köre és a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete fúziójából), VII. ker. kör (Bélyegbarátok Országos Egyesülete), VIII. ker. kör (Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete), IX. ker. kör (Munkás Bélyeggyűjtők Központi Csoportja), XII. ker. kör Első Magyar Alkalmi Bélyeggyűjtők Egyesülete), XIV. ker. Kör (Fővárosi és Vidéki Bélyeggyűjtők Egyesülete), XV. ker. kör (Rákospalotai Bélyeggyűjtők Egyesülete).

1952 áprilisában folytatták a körök megalakítását, illetve az egyesületek átszervezését. I. ker. kör (Magyar Amatőr Bélyeggyűjtők Országos Egyesülete) az üzemekben: Mávag, Emergé, Csepeli Papírgyár, Közlekedésügyi Minisztérium, MÁV Kórház, Ganz Hajógyár, Keleteurópai Általános Biztosító, Kohóipari Tervező Iroda, Állami Ellenőrző Központ, Budapesti Kábelgyár. Ezek voltak a MABÉOSZ első körei.

1952. május 31-től június 3-ig a bélyegotthonban országos ifjúsági bélyegkiállítást rendeztek, mely a MABÉOSZ első ifjúsági kiállítása volt.

1952. szeptember 1-én megindult a MABÉOSZ országos cserefüzet forgalmai. A vidéki gyűjtők jobb bélyegellátása érdekében szervezték elsősorban. Már az első hónapok leforgása alatt nagy népszerűségre tett szert az új intézmény.

1952. október 11-től 19-ig országos bélyegkiállítást rendezett a MABÉOSZ a bélyegotthonban. A kiállítás rendezői a Szovjetunió és a népi demokrata államok bélyegeinek népszerűsítését tűzték ki feladatául. A kiállítás keretében október 19-én ünnepeltek a XXV. bélyegnapot. Még nem volt eset a magyar filatélia történetében, hogy egy bélyegnapunkat egyszerre harmincegy vidéki városban rendezett bélyegkiállítással ünnepelhettük. Berettyóújfalu, Békés, Debrecen, Cegléd, Eger, Győr, Hódmezővásárhely, Jászberény, Kaposvár, Kecskemét, Mosonmagyaróvár, Nagykanizsa, Nagymaros, Nagykőrös, Orosháza, Ózd, Pápa, Pécs, Sárvár, Sopron, Szeged, Szekszárd, Tata, Tatabánya, Törökszentmiklós, Diósgyőr, Dombóvár, Hatvan, Miskolc, Szombathely és Zalaegerszeg bélyeggyűjtői rendeztek kiállításokat a MABÉOSZ támogatásával. Úgy tervezték, hogy október 19-én a bélyegnapon kongresszust is rendeznek.

Tekintettel arra, hogy a vidéki kiállítások túlnyomó többsége éppen erre a napra esett és nem kívánták az egyesületi vezetőket onnan elvonni, a kongresszus megtartását távolabbi időre halasztották.

1952-ben Bécsben megjelent Ing. Edwin Müller tollából „Österreich Spezialkatalog 1850−1918." (Ausztria különleges katalógusa 1850−1918.) A mű ‚mint teljesen átdolgozott ötödik kiadás jelent meg, és a magyar posta területén használt 1867-es kiadások példányaival részletesen foglalkozott.

1952-ben volt az első magyar postabélyegző használatának kétszáz éves jubileuma. Az eddig ismert legrégibb ilyen bélyegzőnk ugyanis 1752-ből származó. A német nyelvű felirattal készült bélyegzőt Tokaj használta.

1953. március 29-én tartotta a MABÉOSZ II. országos kongresszusát, melyet eredetileg 1952. október 19-re terveztek. A kongresszusi beszámolóból kitűnően a taglétszám ismét emelkedni kezdett. A tagok száma — az ifjúságiakat nem számítva — elérte a hétezret. A 18 budapesti kerületi kör taglétszáma 2253, a fővárosi 41 üzemi kör taglétszáma 1464 volt. A budapesti össztaglétszám tehát 3717 volt. Az 54 vidéki városi vagy járási körnek és három vidéki üzemi körnek ugyanakkor közel 3000 tagja volt. Az ifjúsági taglétszám 1414, tehát a felnőtt létszám kb. 20%-a. A kongresszus idejének nagyrészét a zárszámadások és költségelőirányzatok ismertetése vette igénybe. A vezetőség választása során Gazda Gyula elnök, Schrenk Lajos titkár lett.

1953. szeptember 20-án ismét kongresszust rendezett a MABÉOSZ, mert a márciusban rendezett kongresszus, az 1952-ben elmaradt pótlása volt. A szövetség eredeti alapszabályaiban ugyanis évenként tartandó kongresszus volt kötelező. A kongresszus a költségvetési és számviteli kérdéseken kívül, a bélyegelosztás rendjével, csereproblémákkal, szervezési kérdésekkel és vezetőségválasztással merítette ki tárgysorozatát. Az elnök és titkár személyében nem történt változás.

1953. október 31-től november 8-ig országos bélyegkiállítást rendezett a MABÉOSZ a bélyegotthonban. A kiállított anyag színvonala a megelőző kiállításon látott anyagot jelentősen felülmúlta.

1953. november 1-én ünnepeltük a XXVI. bélyegnapot, melyen a fővároson kívül harminckét vidéki városban rendeztek bélyegkiállítást.

1953-as esztendő végéig a Filatéliai Szemle szövegterjedelme (margó nélkül számított méretben 14½x20½ cm. volt) nem tartott lépést az igények növekedésével. Az 1953. szeptember 20-án tartott kongresszuson a magyar posta képviselője felszólalásában kitért a lapra is és a következőket mondotta: „A Filatéliai Szemle jó lap, azonban külső megjelenési formája nem üti meg azt a mértéket, amely méltó lenne egy modern, jó laphoz és kellően reprezentálná a magyar filatéliai életet". A bírálat a valóságnak megfelelő volt és a hivatalos helyről származó bírálat igazolta több egyesületi vezető hasonló és már korábban hangoztatott véleményét.

1954. január 1-től a Filatéliai Szemle mai terjedelmű, új köntösben jelent meg.

1954. április 17-től 17-ig a bélyegotthonban lengyel bélyegbemutatót rendezett a MABÉOSZ. A kiállítási anyagot 17-től kezdve a lengyel olvasóterem V. Váci u. 24. sz. a. helyiségében láthattuk.

1954. június 18-a és 22-e között a VIII. ker. Bezerédy u. 16. sz. a. általános fiúiskola rendezett a már megszokottnál tartalmasabb bélyegkiállítást.

1954. augusztus 19-től szeptember l-ig a budapesti I. sz. sebészéti klinikán (VILI. Üllői út 78.) „Orvostörténelem levélbélyegeken” címmel kiállítás volt. ■Az érdekes bemutatón dr.' Berndorfer Alfréd sebész-főorvos ismertette gyűjteményét, mely jó propaganda volt a motívumgyűjtés számára. 150 lapon, a bélyegek százain vonult fel a nézők előtt a gyógyítás sokezeréves története. A kiállítás megerősítette azt a nézetet, hogy a motívumgyűjtés a filatéliának az az ága, amelynek kulturális jelentősége egyre növekszik. Igazolta azonban azt a tételt is, hogy az a helyes, amikor egy szakember szakmájának keretében építi fel motívumgyűjteményét, mert szakértelemnél fogva ez számára könnyebb, mint a szakmán kívül állónak. A kiállítást az ismert francia szaklap a „L'Echo de la Timbrologie” a legnagyobb elismerés hangján méltatta.

1954. október 16-tól 24-ig a MABÉOSZ a bélyegotthonban megrendezte már intézményesített országos bélyegkiállítását. A kiállítás keretében ünnepeltük 1954. október 17-én a XXVII. bélyegnapot.

1954. december 18-tól 1955. január 3-ig a „Képeslevelezőlap története” címmel kiállítás volt a bélyegotthonban. A kiállításon bemutatásra került a 85 esztendős múltra visszatekintő képes levelezőlap történeti fejlődése. A kiállítás a MABÉOSZ és a Képzőművészeti Alap közös rendezése volt.

1954-ben sorrendben a harmadik postai bélyegzésünk kétszázéves jubileumához érkeztünk. Sopron 1754-ben használt bélyegzéséről van szó. A bélyegző német nyelven készült és „v. Oedenburg” szövegű volt (Sopronból; a német von szócska rövidítése). Időrendben a második bélyegzés 1753-ból Nagyszombatról származik. Negyedik volt Debrecen ugyancsak 1754-ből, az ötödik 1755-ből Pozsony, a hatodik 1756-ból Nagyvárad, a hetedik 1759-ből Buda, a nyolcadik 1765-ből Kőszeg, a kilencedik 1766-ból Szeged és ugyanebben az évben volt a tízedik Nagykanizsa.

1955. január 22-én a MABÉOSZ rendezésében a bélyegotthonban tanulmányi bélyegkiállítást rendeztek. A bélyegnapi kiállításra beküldött egyes kiemelkedő speciális magyar gyűjteményrészleteket mutattak be, amelyek különleges kutatás és tanulmány céljaira alkalmasak. Pl. lemezváltozatok, utánvésések, fogazások stb. A tanulmányi kiállítást szakelőadások követték.

.1955. május 21-től 29-ig a MABÉOSZ rendezésében országos ifjúsági bélyegkiállítást rendeztek a bélyegotthonban. A kiállított anyagok sorában érdekes motívumgyűjtemények is voltak. A Munkaerőtartalékok Hivatala 204-es váci ipari tanulóintézetének kollektívája a vaskohászat fejlődését mutatta be a bélyegek tükrében. Jól felépített anyag volt, csak túldekorált. Dicsérendő volt többek között a tatabányai Bányatechnikum „A bányászat fejlődése a bélyegeken” című gyűjteménye.

1955. június 25-én a postavezérigazgatóság Krisztina körúti palotájának VII. emeletén megnyílt a Postamúzeum. Öt osztályra tagolták. 1) a. posta, 2) a távíró, 3) a telefon, 4) a rádió, 5) az általános rész és ennek keretében a postás munkásmozgalom története. Az anyagot dekoratíven és jól áttekinthetően helyezték el. Érdekes egy falbasüllyesztett vitrinben az írás történetének bemutatása, melyből még az inkák csomóírása sem hiányzik. Csodálatos a vezetékes és a vezeték nélküli távközlés százéves fejlődését aránylag kis helyre összpontosítottan szemlélni. Tiszteletet parancsoló rádiónk első stúdiója (a múzeumban kicsinyített mása látható), melyet annak idején bútorszállító

kocsiban helyeztek el, hogy a kocsi párnázata szigetelje külső zajoktól a stúdiót. Érdekesnél érdekesebb gépek, műszerek és felszerelések tárják fel a szemlélő elé az emberi kultúra és technika fejlődésének csodálatos történetét.

1955. október 1-től 9-ig a Fémipari Kutató Intézetben (XI., Fehérvári út 144.) a magyar alumíniumkohászat húszéves jubileuma alkalmából nemzetközi könnyűfémipari kongresszust rendeztek. A levélbélyegek 115 éves történetében új fejezetet jelentett a magyar posta kezdeményezése, a kongresszus alkalmából kiadott alumíniumfóliára nyomott bélyeg. (Magyar Bélyegek Árjegyzéke 1509 szám.) Bélyegzéséhez különleges festékanyaggal átitatott párnára volt szükség. Azóta több postaigazgatás adott ki hasonló eljárással készített bélyegeket.

1955. október 8-tól 23-ig a MABÉOSZ országos bélyegkiállítást rendezett a bélyegotthonban. A kiállítás a megelőzőknél színvonalasabb volt. Több igen szép magyar klasszikus gyűjteményt láthattunk, ezekben a legritkábban előforduló fogazási különlegességeket is. Szép volt egy angol gyarmati gyűjtemény is, különösen annak Viktória-fejes része. A kiállítás keretében október 16-án ünnepeltük a XXVHI. bélyegnapot. Sajnos ez alkalommal sem rendeztek, szakelőadás-sorozatot.

A bélyegnap alkalmából számos vidéki városban rendeztek bélyegkiállítást. A jelentősebbek a következők voltak: Berettyóújfalu, Békés, Békéscsaba, Cegléd, Csepreg, Debrecen, Dombóvár, Esztergom, Eger, Gerendás, Győr, Gyula, Hódmezővásárhely, Jászberény, Kisvárda, Kőszeg, Miskolc, Mohács, Mosonmagyaróvár, Nyíregyháza, Orosháza, Pécs, Sopron, Szombathely, Tapolca, Tatabánya, Törökszentmiklós és Veszprém.

Sajnos, a vidéki kiállítások rendezésénél állandóan tapasztalható jelenség, hogy egy-egy kiállítás mögött két, három lelkes filatelista áh csak, s ha ezek bármilyen oknál fogva elfoglaltak, akkor elmarad a kiállítás. Csak ezzel magyarázható, hogy olyan városokban, mint Szeged, Szolnok, Zalaegerszeg nem rendeztek bélyegkiállítást. Vagy olyan városainkban mint Kaposvár, Székesfehérvár, Szekszárd nem akad kollektíva, mely évenként megrendezendő kiállítást igényelne és azt meg is szervezné. Tudjuk, hogy egy bélyegkiállítás rendezése vidéken nem könnyű feladat, mégis tapasztalati tény, hogy ahol néhány lelkes és agilis filatelista együtt van, ott minden helyiség, költség problémára megoldást találnak. Ahol pedig ezek a személyek hiányoznak, ott nemcsak a kiállítások megrendezésével van baj, hanem magával a filatéliai élettel is.

Az 1955-ös esztendő filatéliai eseményei között még megemlítendő, hogy az 1953-ban kiadott népstadion sorozatunk valamennyi értéke — a 3 forintos kivételével 1955-ben Rómában nemzetközi bélyegművészeti díjat nyert. A 30 és 40 filléres címletű 2 — 2 díjat kapott. A 30 filléres bélyeget az 1953-ban kibocsátott világviszonylatban legszebb sportábrájú bélyegnek nyilvánították és ezzel megnyerte a Bonacossa aranyérmet. (Alberto Bonacossa neves olasz sportember és filatelista 1953-ban alapítványt létesített, mely az év legszebb sportábrájú bélyegét aranyéremmel jutalmazza.)

Az aranyérem odaítélése felett egy 25 tagból álló nemzetközi bíráló bizottság dönt. (A 30 filléres bélyeg Vertel József alkotása.) A teljesség kedvéért ugyanitt említjük meg, hogy 1936-ban kiadott repülősorozatunk korábban a floridai Tanipában (USA) nemzetközi művészeti díjat nyert. A sor tervezője Légrády Sándor volt.

1956 április havában rendeztek hazánkban először bélyegsorsjátékot. A Magyar Filatéliai Vállalat volt a rendezője és a sorsjáték húzását április 14-én a bélyegotthonban, több száz főnyi érdeklődő jelenlétében végezték. A főnyeremény 10 000 forint értékű, két berakóban elhelyezett magyar bélyeggyűjtemény volt.

1956. április 28-tól május 2-ig a MABÉOSZ rendezésében országos ifjúsági bélyegkiállítás volt. A XXI. kerületi (Csepel) István úti általános iskola tanulói ötletes órarendet állítottak össze bélyegekből, amelyen minden tantárgyat bélyegékkel jeleztek. Érdekes volt a budapesti IV. kerületi (Újpest) Eötvös József Gimnázium kollektív anyaga, mely Magyarország vármegyéinek történetét ismertette a bélyegek tükrében.

1956. május 2-án tartották a bélyegotthonban a MABÉOSZ IV. országos kongresszusát. Merész volt a kongresszusi jelszó szövegezése, mert nem kevesebbet hirdetett, mint hogy: „Minden gyűjtői problémát megoldunk". A vezetőségválasztás során elnöknek Gazdag Gyulát, titkárnak Schrenk Lajost választották meg. Az országos vezetőségbe választott tizennégy tag közül pontosan a fele napjainkban is vezetőségi tag.

1956. június 7-én nyílt meg Helsinkiben a „FIP" védnöksége alatt rendezett nemzetközi bélyegkiállítás, melyen 13 magyar kiállító vett részt. Aranyozott érmet nyert Kun György magyar és osztrák gyűjteménye. 3 ezüst és 6 bronzérmet nyertek összesen kiállítóink. A bélyegkiállítás keretében tartották meg az évenként esedékes „FIP" kongresszust, mely elvi döntésében az 1961-es „FIP" védnöksége alatt rendezendő kiállítás és kongresszus színhelyéül Budapestet javasolta azzal, hogy a végleges döntést az 1960. évi Varsóban rendezendő kongresszus hatáskörébe utalta.

1956 nyarán szakirodalmunk végre egy újabb színvonalas művel gazdagodott. A MABÉOSZ kiadásában megjelent Madarász Gyula szerkesztésében a „Magyar Bélyegkülönlegességek Kézikönyve". A közel 170 oldalas, kifogástalan kivitelben, jó papiroson készült könyv klasszikus bélyegeink típusait, vésésjavításait, vízjelállásait, valamint az összefüggő példányok értékelését tartalmazza.

1956. nyarán szövetségünk a „FIPCO"-nak is tagja lett. (Fipco a Fédération Internationale de Philatélie Constructive rövidítése = Motívumgyűjtők Nemzetközi Szövetsége.)

1956. október 7-től 14-ig lengyel bélyegbemutatót rendezett a MABÉOSZ közösen a lengyel olvasóteremmel. A bemutató viszonzásául novemberben a lengyelek bélyegnapján magyar bélyegbemutatót rendeztek Varsóban.

1956. október 7-től 21-ig a MABÉOSZ rendezésében országos bélyegkiállítás nyílt a bélyegotthonban. A megelőző évi kiállításhoz hasonlóan feltűnően szép klasszikus anyag került kiállításra. A kiállított motívumgyűjtemények felépítésében és tálalási módjában is javulás volt észlelhető. Ez a megállapítás sajnos csak a kiállított anyag kisebb részére vonatkoztatható, mert a többség változatlanul túl dekorált lapokon állított ki. Még mindig sok volt azoknak a kiállítóknak a száma, akik fényképekkel és más, bélyeggyűjteménybe nem tartozó kellékekkel kívánta hiányzó bélyegeit pótolni. Alig láthattunk elsőnapi leveleket, különleges alkalmi bélyegzéseket, melyek egy motívumgyűjtemény nélkülözhetetlen részei. A lapok többségén helytelen volt a bélyegek elhelye-

zése. Láthattunk lapokat 2−3 bélyeggel, de olyanokat is, melyen nem kevesebb mint 24 bélyeget zsúfoltak össze. Rikító színű lapok és fantasztikus elhelyezési rendben felrakott bélyegek tanúsították, hogy a kiállításon való részvétel szabályait vagy nem tudták, vagy nem akarták megérteni e gyűjtemények tulajdonosai. Ezért bírálat nemcsak a kiállítókat, hanem az előzsüri tagjait is illeti, mert az ő feladatuk lett volna ezeket a gyűjteményeket átdolgoztatni, vagy a kiállításon való részvételből elutasítani. Nyilván nem gondoltak arra, hogy egy jó kiállítás előfeltétele a minőség és nem a mennyiség.

Röviddel az országos kiállítás bezárása után kitört az ellenforradalom, mely hetekre megbénította a rendszeres filatéliai munkát. Ez okozta többek között azt is, hogy a Filatéliai Szemle 1956 novemberi és decemberi számai nem kerülhettek kiadásra. A közlekedési eszközök hiánya, a korai záróra távolabb lakó bélyeggyűjtőinket a bélyegotthon látogatásában gátolta, így heteken át a látogatók száma viszonylag kevés volt. A rend és nyugalom helyreállításával ismét megindult a normális filatéliai élet.

1957 január első napjaiban, elhunyt ismert szakírónk és filatelistánk Gergely Vilmos. Kiváló képességű, nagyműveltségű ember volt. Sok előadást tartott bélyeggyűjtőinknek és a Filatéliai Szemlében írott cikkeit elmélyült filatéliai tudás jellemezte.

1957. március 16-án került megrendezésre a Magyar Filatélia Vállalat II. bélyegsorsjátékának húzása. Ez alkalommal is 10 000 forint értékű, két berakóban elhelyezett magyar gyűjtemény volt a főnyeremény.

1957. október 5-én volt az V. ker. kör elődjének a „Pannónia Bélyegegyesületnek” 40 esztendős jubiláris közgyűlése. Az ünnepi beszédet a szövetség elnöke, Gazda Gyula tartotta.

1957. október 12-től október 27-ig rendezte meg a MABÉOSZ országos bélyegkiállítását a bélyegotthonban. Kossa István közlekedés és postaügyi miniszter nyitotta meg a kiállítást. A filatélia minden problémáját felölelő nagy beszédet tartott, melynek során kitért az ellenforradalom részletes elemzésére is. Többek között ezeket is mondotta: „Nem profanizálása ez a kiállítás megnyitásának, ha itt ellenforradalomról beszélünk. Ügy gondolom nem, mert ahol a fegyverek szólnak, ott megszűnik a bélyeggyűjtés. Nem hiszem, hogy október 23-november 12-e között sokan gyűjtöttek volna, vagy rendezgették volna bélyegeiket. Tehát igenis köze van a bélyeggyűjtésnek ahhoz, milyen állapotok vannak az országban. Béke, nyugalom van-e, amikor idő és ideg van a gyűjtéshez.” A miniszter abból sem csinált titkot, hogy a szervezett bélyeggyűjtők számával elégedetlen, mert mint mondotta, jól szervezett propagandával e téren még nagy eredményeket érhetünk el. Végül felhívta a posta jelenvolt vezetőit, hogy a MABÉOSZ-nak e munkájához adjon meg minden segítséget. A gyűjtők számának erőteljes létszámnövekedése nemcsak a szövetség, hanem a postának is eminens érdeke. Végre hivatalos helyről is elhangzott az, amit eddig csak a MABÉOSZ vezetői mondottak.

A bélyegkiállítás színvonala kitűnő volt. Majdnem, egy egész termet töltött meg a bélyegmúzeum kiállítási anyaga. Kő és réznyomatosainkat mutatta be használtan, használatlanul és borítékon. Érdekes volt a múzeum hamisítvány gyűjteménye és ezen belül fogazathamisítási változatok. Több jól felépített motívumgyűjtemény is tarkította a kiállítási kereteket.

1957. október 20-án a bélyegkiállítás keretében rendezték XXX. bélyegnapunkat. A bélyegotthon kapuja előtt autóposta is működött.

XXX-ik bélyegnapunk megünneplésében vidéki egyesületeink is kitettek magukért. Mint eddig minden évben, Berettyóújfalu színvonalas kiállítást rendezett, Békéscsabán főleg motívumgyűjtemények voltak láthatók. Debrecenben a kiállított anyag sorából kiemelkedett az a gyűjtemény, amely Franciaország bélyegein a francia nép történelmét, tudományát és művészetét ismertette. Diósgyőrött három üzemi kör együttes rendezésében nyílt meg a kiállítás. Eger a korábbi éveknél nagyobbméretű kiállítást rendezett. Gerendáson az egyesületi tagok, kollektíven állítottak ki. Győrött a városi és vagongyári körök együttesen rendezték kiállításukat. Gyulán a Jókai Mór kultúrházban három napig tartó kiállítást rendeztek. Hódmezővásárhely kiállításán a környék gyűjtőinek anyagait is láthattuk. Jászberényben a látogatók száma meghaladta az ezret, amire eddig még nem volt példa. Kaposvár sem maradt ki ebben az évben a kiállítást rendezők sorából. Kőszegen a mezőgazdasági technikum dísztermében rendezték a kiállítást. Kecskeméten a „Hírős Napok" keretében nyílott kiállításon 50 keretben láthattunk valóban szép gyűjteményeket. Mohács a kör megalapításának öt esztendős jubileuma alkalmából rendezett egy hétig tartó bélyegkiállítást. Miskolcon is jól sikerült jubiláris kiállítást "rendeztek, melyen harmincöt éves egyesületi jubileumot ünnepeltek. Nagykőrös egy hétig tartó kiállítása nagy fejlődést tanúsított. Nyíregyháza kiállítását ötezerötszáz vendég látogatta, amire eddig példa nem volt. Orosháza kiállításának olyan sikere volt, hogy a kultúrház igazgatóságának kérésére a 20-án tartott kiállítást 27-én megismételték. 2200 látogatója volt. Pécsett a Doktor Sándor művelődési ház klubtermében rendezett kiállítást, a vendégkönyv tanúsága szerint, közel hatezren látogatták. Sopronban a postaigazgatóság kultúrtermében egy hétig tartó kiállítást rendeztek. Érdekes volt az a gyűjtemény, mely a soproni postabélyegző történetét szemléltette. Szentes kiállításának kiemelkedő anyaga egy szép magyar klasszikus gyűjtemény volt. Székesfehérvár kiállítását a városi kultúrházban rendezték. Kétezer nézője volt. Szombathely kiállítását „Természettudomány és technika a bélyegen" címmel rendezte. Tatabányán a rendező kör tízéves fennállását ünnepelte, melyre díszborítékot is nyomtatott. A keretekben szép klasszikus gyűjteményeket láthattunk. Tárnok kiállításán viszonylag az ifjúsági kiállítók anyaga volt a legjobb. Vác kiállításának sikerét mi sem bizonyítja jobban, hogy az akkor 23 000 lakosú város közönségéből a látogatók száma 5164 volt. Veszprém kiállításán egy klasszikus francia gyűjtemény volt a legszebb. Zalaegerszeg nem maradt ki ezúttal a bélyegkiállítást rendezett városok sorából, összesen 37 kiállítást rendeztek vidéki köreink, melyeken 470 felnőtt és 93 ifjúsági kiállító vett részt.

1958 januárjában a magyar filatelista ifjúság önzetlen barátja látogatta meg hazáját. Harminc esztendeje volt annak, hogy egy fiatal munkás Bodnár József, a Borsod megyei Rudabányáról kivándorolt Kanadába. Nehéz munkában eltöltött évtizedek alatt lelkes filatelista lett és szép bélyeggyűjteményt épített fel. Értékes gyűjteményét Miskolc és környéke ifjú gyűjtőinek ajándékozta azzal, hogy abból mások hozzájárulásával Miskolcon ifjúsági bélyegmúzeumot létesítsenek. Ez azóta meg is valósult.

1958 márciusában a szövetség megnövekedett feladatainak ellátása és a

gyűjtői igények jobb érvényesülése érdekében a szövetség elnökségének tagjai sorába kooptálta Galambos László, Sándor Dezső, Szaplonczay Gyula és Váradi Imre ismert filatelistákat.

1958. április 14-én tartott ülésén a MABÉOSZ központi vezetősége tudomásul vette, hogy Schrenk Lajos szövetségi titkár lemondott. A szövetség érdekében végzett jó munkájáért jegyzőkönyvi köszönetet szavazott. Egyben Tátrai János alelnököt felkérte az elnöki teendők ellátására. Ezután a szövetség elnökségébe kooptálták Hargitai Lászlót, Névi Pált, Surányi Lászlót és Sziklási Károlyt. Az időközi kooptálások folytán a szövetség elnöksége a következő tagokból állt: Frank József, Galambos László, Gazda Gyula, Hargitai László, Kékesi Imre, Lévai György, Magyar Ferenc, Névi Pál, Sándor Dezső, Surányi László, Szildási Károly, Tátrai János és Váradi Imre.

1958. április 30-tól május 5-ig a MABÉOSZ a bélyegotthonban megrendezte IV. országos ifjúsági bélyegkiállítást. A kiállított anyagok sorában a legtöbb motívumgyűjtemény volt.

1958. július 5-én a bélyegotthonban megnyílt a MABÉOSZ postahivatal. A hivatal a MABÉOSZ nevét feltüntető különleges bélyegzőt használ. MABÉOSZ nevét feltüntetők a hivatalban használt ajánlási ragjegyek is. A postahivatal létesítésével egyidejűleg a Filatélia Vállalat is elárusítóhelyet szervezett a bélyegotthonban.

1958. július 8-án Pécsett a Baranya megyei körök vezetőinek bevonásával pécsi filatelistáink táj értekezletet rendeztek, melyen a szövetség elnökségének képviseletében a vezetőség által főtitkárnak megválasztott dr. Steiner László jelent meg.

1958. október 25-től november 2-ig a Magyar Nemzeti Bank Rosenberg házaspár utcai palotájának kultúrtermében a MABÉOSZ országos bélyegkiállítást rendezett. Tátrai János üdvözlő beszédében közölte, hogy a szervezett bélyeggyűjtők száma meghaladta a 18 000-et és hogy az ifjúsági gyűjtőkkel együtt a MABÉOSZ taglétszáma 25 000 fölött van. A taglétszám erőteljes növekedésével együtt járt a kiállító gyűjtők számának emelkedése, így az országos bélyegkiállítás megrendezésére a bélyegotthon helyiségei kicsinek bizonyultak. így került sor a kiállítás bélyegotthonon kívüli megrendezésére.

A kiállítás méretében és színvonalában meghaladta a korábbi bélyegnapi kiállításainkat. Jugoszlávia és Ausztria gyűjtői szép kiállítási anyaggal kiállításunknak nemzetközi jelleget biztosítottak. A MABÉOSZ elnöksége ebben az időben kezdte meg az 1961-es nemzetközi kiállításra való felkészülését, így a kiállításon szerzett tapasztalatokat gyümölcsözően használhatta fel későbbi munkájához. A bélyegotthontól távol rendezett kiállítás pedig a rendező és szervező gárdának biztosított gyakorlati felkészülést az elkövetkezendő 1961- es nagy kiállításra.

1958. november 2-án került megrendezésre a bélyegkiállítás keretében XXXI. bélyegnapunk.

Az 1958−1959-es évad előadássorozatát Tátrai János és Váradi Imre előadásai vezették be. 1958. november 14-én a bélyegotthon csillártermében hangzott el közös előadásuk és beszámolójuk a Hamburgban rendezett „FIP" kongresszusról.

1958. december 12-én Névi Pál beszámolója következett a Német Szövet-

ségi Köztársaság Kölnben rendezett kongresszusáról, valamint a nyugatnémet filatelista szervezetek filatéliai életéről.

1959 március havában megalakult az 1961. évi budapesti nemzetközi bélyegkiállítás rendezőbizottsága. Az alakuló ülés helye a postavezérigazgatóság Krisztina körúti palotája volt.

1959. április 3-tól 7-ig a MABÉOSZ és a Magyar Úttörők Szövetsége közös rendezésében tartották meg az V. országos ifjúsági bélyegkiállítást a Csók Galéria V., Váci u 25. sz. a. kiállítási helyiségeiben. 135 kollektív és egyéni gyűjteményből állt a kiállítás anyaga, melyből Szép András klasszikus magyar gyűjteménye volt a legkiemelkedőbb.

1959. április 16-án hirtelen elhunyt Gazda Gyula. 1953−1958 közötti években a szövetség elnöke, azután pedig a szövetség elnökségi tagja. A csupa jóság, csupa szív embere volt. Ama kevesek közé tartozott, akik elmondhatták, csak barátai voltak.

1959. április 19-én tartotta V. országos kongresszusát a MABÉOSZ a Kereskedelmi, Pénzügyi és Vendéglátóipari Dolgozók Szakszervezete VI., Jókai u 6. sz. a. dísztermében. Tátrai János elnöki beszámolójában többek között megállapította, hogy a bélyegotthon már kicsinek bizonyul a megszaporodott tagság befogadására. A megoldást abban látta, hogy minél több üzemi kör alakuljon, majd foglalkozott egy új székház felépítésének szükségességével, mert a bélyegotthonban már szövetségi kongresszust sem lehet tartani. Az 1956. évi kongresszuson 93 küldött jelent meg, a main — mint mondotta — 517.

Az elnöki megnyitó után dr. Steiner László szövetségi főtitkár referátuma következett. Bevezetőben foglalkozott a taglétszám alakulásával. Megállapította, hogy amíg 1956. április 30-án a taglétszám 8388 volt, addig a kongresszus megnyitásának napján ugyanez 24 200-ra emelkedett. Az ifjúsági körök száma az 1955−56-os tanévben 130 volt, melyből 12 Budapesten és 116 vidéken működött. Az ifjúsági tagok száma ugyanekkor 3122 volt. Azóta a körök száma 165-re emelkedett, melyből 45 budapesti és 120 vidéki volt. Amíg tehát a budapesti ifjúsági körök száma majdnem megnégyszereződött, ugyanekkor a vidékiek száma alig emelkedett. Érdekes volt az újdonság szolgálat fejlődése is. A szövetség 1956-ban 577 811, 1957-ben 1 660 745 és 1958-ban 5 172 732 forint értékű bélyeget osztott ki a tagok között. Szépen fejlődött a cserefüzet:forgalom is. 1956-ban 610-en 6567 füzetet adtak be. A forgalomban 57 fővárosi, 73 vidéki és 23 ifjúsági kör 346 400 forint értékű bélyeget vett ki. Az 1958-as esztendőben 730 tagtól 8800 füzet érkezett forgatás céljából, amelyben 83 fővárosi, 99 vidéki és 7 ifjúsági kör osztozott. Ez azt jelentette, hogy köreink közel 70%-a vett már részt ebben az esztendőben a cserefüzetforgalomban. Hasonló méretű a gyorscsere-forgalom emelkedése is. 1956-ban az értékesített bélyegek értéke 142 000 forintot tett ki, 1958-ban ez az érték 672 000 forintra emelkedett, tehát közel az ötszörösére. Mivel az 1959-es óv első negyedében a forgalom már 180 000 forint volt, további erőteljes emelkedéssel számolhatunk. Az 1956-ban rendezett országos kiállításon 43 gyűjtő anyaga került kiállításra, vidéken a bélyegnap alkalmából 37 kiállítást rendeztek. 1958-ban az országos ifjúsági kiállításon ötvenen vettek részt. Ugyanebben az évben az országos kiállításon 55 hazai és 28 külföldi kiállító jelent meg.

Az idézett számok tükrében világosan lemérhető a szövetség három év alatti fejlődésének mérve.

A szövetségi munka minden szakaszára részletesen kitérő főtitkári jelentést vita követte, melyben közel 300 felszólaló foglalkozott az összes filatéliai problémákkal. A vita lezárása után következett a szövetség új vezetőségének megválasztása, majd a benyújtott javaslatok feletti döntés. A kongresszus határozata szerint 1959. július hó 1-től a havi tagdíj összege 4 forint, melyből 1 forint a székházalap növelésére fordítandó. A székházalap összege a szövetség egyéb vagyonától elkülönítetten külön bankszámlán gyűjtendő. A második határozat szerint, amíg papírhiány miatt a Filatéliai Szemle példányszáma korlátozott, az egy családhoz tartozók csak egy lappéldányt kaphatnak. A harmadik határozat szerint bélyegszakértő csak az lehet, aki legalább 10 éve tagja a szövetségnek.

A kongresszus befejeztével azonnal összeült az új vezetőség és a szövetség elnökségébe a következőket választotta: elnöknek Tátrai Jánost, társelnöknek Balázs Tibort, alelnököknek Váradi Imrét, Frank Józsefet és Névi Pált, főtitkárnak Dr. Steiner Lászlót, szervezőtitkárnak Surányi Lászlót.

1959. április 27-én díszközgyűlést tartott a budapesti VUI. ker. kör, melyen a „Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete" megalakulásának hetvenöt esztendős évfordulóját ünnepelték.

1959. szept. 25-től október 4-ig országos kiállítást rendezett a MABÉOSZ az Építők Rózsa Ferenc kultúrházában. (VI. Dózsa György út 84/a.) A gyűjtemények négy osztályban kerültek bemutatásra, éspedig Magyarország, európai gyűjtemények, tengerentúli gyűjtemények és motívumgyűjtemények csoportjában. Nagyon szép Osztrák posta Magyarországon anyag is látható volt. A kiállítás keretében ünnepelték a XXXH. bélyegnapot.

1959 októberében szomorú hír érkezett Argentínából. Térfi Béla a magyar filatéliai élet nesztora, 90 esztendős korában családja körében elhunyt. Filatéliai szakmunkái, de különösen főműve „Bélyegelőtti levelek és azok lebetűzései" ebben a témakörben egyedülálló úttörő munkák voltak. Emlékét munkásságán kívül a Magyar Postamúzeum Térfi-gyűjteménye őrzi.

1959. november 13-án a Kereskedelmi Kamara Váci úti mintatermének emeleti részében nyitotta meg Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter a II. szovjet bélyegkiállítást Budapesten. Rendkívül kedves kép fogadta az érkezőket. A hosszú lépcső minden fokán fiatal postás leánykák és ifjak álltak díszőrséget kezükben egy-egy rózsaszállal üdvözölve a vendégeket. Kitűnően megrendezett színvonalas kiállítás volt.

1959. november 23-án Moszkvában a Leningrádi sugárúton levő,, Szovjetszkája" szálloda nagytermében került megrendezésre az első magyar bélyegkiállítás Moszkvában. Úgy a pesti szovjet, mint a moszkvai magyar kiállítás alkalmából egy-egy emléksorozat került kiadásra.

1959. december 10-én a MABÉOSZ előadássorozatának keretében dr. Steiner László szövetségi főtitkár tartott előadást a Palermóban rendezett nemzetközi bélyegkiállításról.

1960. április 2-től 6-ig rendezte szövetségünk az V. ker. Rosenberg házaspár u. 4. sz. a. Nemzeti Bank kultúrtermében felszabadulási emlékbélyeg kiállítását. A kiállításon került bemutatásra a moszkvai és kijevi kiállításon nagy sikerrel

szerepelt magyar anyag. A kiállítás keretében került megrendezésre a VI. országos ifjúsági bélyegkiállítás, valamint a szövetség parafilatéliai szakosztályának propaganda bemutatója. Itt volt az ideje, hogy parafilatelistáink (posta lebélyegzéseket gyűjtők) anyaga kiállításon is látható legyen, hiszen a parafilatélia hazánkban nem kellően méltányolt gyűjtési ág, ami főleg a kellő propaganda hiányának tudható be.

1960. április 28-án bélyegmúzeumunk ünnepelte megnyitásának harmincéves jubileumát. Sajnos, hogy a MABÉOSZ taglétszámának emelkedésével nem emelkedik ennek megfelelő arányban a múzeum páratlanul gazdag gyűjteményét látogatók száma.

1960. október 15-től 23-ig országos bélyegkiállítást rendezett szövetségünk az Építők Rózsa Ferenc Kultúrotthonában (VT., Dózsa György út 84/a.). A kiállítás megnyitásán elhangzott beszédek ismét szemléltető számokkal igazolták a filatelisták létszámának erőteljes növekedését. A kiállítás idejében a bélyeggyűjtő körök száma meghaladta a 450-et, melyből 166 üzemi kör volt. Ugyanekkor a MABÉOSZ taglétszáma megközelítette a 40 000-es számot. Ugyanilyen arányban j avult a kiállítási anyagok száma és azok színvonala. A kiállítást rendezők munkájukat kifogástalanul látták el. Ami annál fontosabb volt, mert ez a kiállítás lényegében kisebb méretű főpróbája volt az 1961-es nagy nemzetközi bélyegkiállításnak.

A kiállítás idején érkezett meg az a szomorú hír, hogy kiváló filatelistánk dr. Vasváry Ernő elhalálozott. Egész életében szorgos kutatója volt a magyar bélyegeknek és kutatási eredményeit szakcikkekben írta le, melyeknek egy részét a Filatéliai Szemle is ismertetett.

A kiállítás keretében került megrendezésre XXXIII. bélyegnapunk.

1961. április 23-tól 27-ig terjedő napokban rendezték meg a szokásos országos ifjúsági bélyegkiállítást. A kiállítás idejében Budapesten 65 ifjúsági szakkör működött 2291 taggal. Ugyanekkor vidéken 162 szakkörben 4318 ifjúsági tag volt. Feltűnő jelenség, hogy a felnőtt taglétszám alakulásával szemben az ifjúsági tagoknál a vidékiek létszáma majdnem a budapesti tagok kétszerese.

1961. július 15-én a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetségének elnöksége a fővárosban lakó vezetőségi tagokkal együttes ülést tartott. A kibővített elnökségi ülésen Tátrai János, a szövetség elnöke a következő bejelentést tette: gazdasági munka területén felsőbb állami szervek nagyarányú átszervezést hajtottak végre, ennek következtében munkaköre és gazdasági felelőssége jelentősen megnövekedett. A fokozott felelősség és a megsokszorozódott feladatok következtében kénytelen csökkenteni társadalmi tevékenységét, ezért a szövetség elnöki tisztéről, valamint a „Budapest 1961” kiállítást rendező bizottsági tagságáról lemond. Kérte az elnökség tagjait, hogy bejelentését vita mellőzésével vegyék tudomásul. A kibővített elnökségi ülés résztvevői Tátrai Jánosnak a szövetség elnöki, valamint rendező bizottsági tagságáról való lemondását a legőszintébb sajnálattal vették tudomásul. Egyhangú elismeréssel adóztak eddigi eredményes tevékenységének, s elhatározták, hogy Tátrai János eddigi munkáját és a szövetség fejlesztésében szerzett érdemeit jegyzőkönyvileg megörökítik. Teszik ezt abban a reményben, hogy gazdasági munkájában való túlterheltségének megszűnésével a szövetség vezetésében ismét munkát fog vállalni.

1961. szeptember 23-tól október 3-ig került megrendezésre a „Budapest 1961” „FIP” védnökségű nemzetközi bélyegkiállítás. Az 1960. évi varsói nemzetközi bélyeggyűjtő kongresszuson a „ FIP” tagegyesületét, a MABÉOSZ-t bízta meg azzal, hogy 1961. szeptemberében megrendezze Magyarországon először a hivatalos nemzetközi bélyegkiállítást és ezzel párhuzamosan az évenként megtartásra kerülő „FIP” kongresszust. A kiállítás anyagát a rendező bizottság négy épületben helyezte el. 1. A Szépművészeti Múzeumban a hivatalos osztályt, állami postaszervek kiállítási anyagát, valamint a kiállítás irodalmi osztályát, 2. a Műcsarnokban a magyar, európai, tengerentúli gyűjteményeket, a tiszteleti osztály gyűjteményeit (a „FIP” szabályzata szerint a tiszteleti osztályról a következőképpen rendelkezik: a rendező bizottság felkérhet egyes személyeket arra, hogy a kiállításon versenyen kívül, különleges érdekességű gyűjteménnyel vegyenek részt. Az ilyen kiállítóknak csak különleges részvételi oklevelet, vagy különleges emléktárgyat lehet juttatni) valamint a Magyar Postamúzeum Térfi-gyűjteményét. 3. Rózsa Ferenc Kultúrházban a motívumgyűjtemények kerültek kiállításra, 4. Műjégpálya emeleti csarnokában az ifjúsági osztály gyűjteményeit helyezték el.

A Szépművészeti Múzeumban elhelyezett hivatalos osztályban a következő posták kiállítási anyaga volt látható: Magyar Népköztársaság, Albán Népköztársaság, Belga Királyság, Bolgár Népköztársaság, Csehszlovák Szocialista Köztársaság, Dán Királyság, Egyesült Arab Köztársaság, Finn Köztársaság, Ghánai Köztársaság, Indiai Köztársaság, Izrael Állam, Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság, Kanada Domínium, Kínai Népköztársaság, Koreai Népi Demokratikus Köztársaság, Lengyel Népköztársaság, Luxembourg Nagyhercegség, Mongol Népköztársaság, Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyság, Német Demokratikus Köztársaság, Norvég Királyság, Pakisztáni Köztársaság, Román Népköztársaság, San Marino Köztársaság, Svájci Államszövetség, Svéd Királyság, Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége és a Török Köztársaság.

A kiállításra beérkezett 753 gyűjtemény a következő államokból érkezett: 29 angol, 1 ausztráliai, 16 ausztriai, 7 belgiumi, 4 brazíliai, 14 bulgáriai, 73 csehszlovákiai, 16 dániai, 1 délafrikai, 10 finnországi, 24 franciaországi, 11 hollandiai, 3 indiai, 1 írországi, 1 izlandi, 14 izraeli, 39 jugoszláviai, 1 kínai, 52 lengyelországi, 10 luxemburgi, 190 magyarországi, 1 maláji, 1 monakói, 1 mongóliai, 71 német demokratikus köztársasági, 35 német szövetségi köztársasági, 1 újzélandi, 6 norvégiai, 12 olaszországi, 1 perui, 31 romániai, 1 San Marinó-i, 1 szudáni, 17 svájci, 25 svédországi, 21 szovjetunióbeli, 3 törökországi 7 USA (Amerikai Egyesült Államok) és 1 vietnami demokratikus köztársaságbeli. A kiállítási gyűjteményeket beérkezésüktől a visszaküldésig az 58. sz. postahivatal Dózsa György úti és Damjanich utca sarkán levő kiürített helyiségeiben a MABÉOSZ tagjai őrizték. Úgy az érkezési, mint indítási vámkezelés is ebben a helyiségben történt. A kiállításra beérkezett mintegy hatmillió bélyeg hiánytalanul és sértetlenül került vissza tulajdonosaik birtokába.

1961. szeptember 23-án, szombaton délelőtt 10 órakor a Hősök terén felhangzott a postakürt. A múltszázadbeli delizsánsz előtt a négy fehér ló érkezett a térre, nyomában a Csonka-féle első magyar postaautomobil. Úgy a kocsi, mint az autó vezetői korabeli egyenruhákban voltak. A színpompás kép láttán sokan visszaemlékeztek a járókelők sorából is egykori szenvedélyükre a bélyeg-



„Budapest 1961” kiállítás. Korabeli postakocsi és postaautó



„Budapest 1961” megnyitása

gyűjtésre. A felvonulás befejeztével dr. Münnich Ferenc államminiszter és Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter, számos külföldi diplomata, az állami és a társadalmi élet számos vezető személyisége jelenlétében megnyílt a „Budapesti 1961" kiállítás. A kiállítás megnyitását megelőző napon délután 14 órakor Kövesi Béla postavezérigazgató sajtófogadásán a hazai és külföldi sajtó számos képviselője jelent meg. A kiállítási anyag megtekintése után a sajtófogadás a Magyar Újságírók Országos Szövetségének székházában (VI., Népköztársaság útja 101) folytatódott.



1961. szeptember 24. A Bélyegnap megnyitása

1961. szeptember 24-én ismét ünnepség következett, melynek színhelye ez alkalommal a Műcsarnok volt. A XXXIV. magyar bélyegnap ünnepi beszédét Kossa István miniszter jelenlétében Katona Antal miniszterhelyettes mondotta. E bélyegnapi ünnepünk méretével, színvonalával és megrendezésének módjával mérföldkövet jelentett a magyar bélyegnapok sorában.

1961. szeptember 26-án kedden este a bélyegotthon nagyszerűen rendbehozott és az ünnepi eseményhez méltóan felújított helyiségeiben a szövetség elnöke Váradi Imre adott fogadást a külföldi vendégek valamint a hazai filatéliai élet vezetői részére.

1961. szeptember 30-án, szombaton Kövesi Béla postavezérigazgató a Margitszigeti Nagyszállóban adott fogadást a fővárosunkban tartózkodó külföldi postaszervek képviselői tiszteletére.

1961. október 1-én, vasárnap délelőtt Kossa István jelenlétében Lucien Berthelot elnök megnyitotta a „FIP" 1961-es budapesti kongresszusát. E napon

Veres József, Budapest főváros tanácsa végrehajtó bizottságának elnöke adott fogadást a kongresszusi delegátusok részére.

1961. október 3-án a kongresszus befejezte tanácskozásait, majd átvonultak bélyegmúzeumunkba, ahol Kossa István miniszter adott fogadást a kongresszus képviselői részére. A házigazda baráti légkört teremtő kedvessége jellemezte a múzeumlátogatást, melyet este a városligeti Gundel étterem különtermében bankett követett. Váradi Imre elnök üdvözölte a megjelenteket és beszámolójában kiemelte azt a nagy támogatást, melyet a posta vezetői nyújtottak. Utána Lucien Berthelot a „FIP" elnöke szólalt fel és beszédében megállapította, hogy a „Budapest 1961" minden tekintetben az utóbbi évek legjobban rendezett és legsikerültebb kiállítása volt, melyre a magyar rendezők mindenkor büszkék lehetnek. Werner Fankhauser svájci gyűjtő felszólalása következett, aki elmondotta, hogy a rosszindulatú svájci propaganda ellenére eljött és kiállított, örül, hogy alkalma volt az ellenpropaganda alaptalanságáról meggyőződnie, amit otthon el is fog mondani mindenkinek. A beszédek elhangzása után dr. Steiner László a bíráló bizottság elnöke kihirdette a nagy filatelista világverseny eredményeit. Beszámolóját sűrűn szakította meg az ünnepi közönség tetszésnyilvánítása.

A kiállítás nemzeti nagydíját (Grand Prix National) dr. Münnich Ferenc államminiszter díját Szepes Aladár (Magyarország) nyerte. Magyarország bélyegeinek 1850-től a kiállítás napjáig terjedő gyűjteményéért, különös tekintettel az 1871 —1872. évi kiadások feldolgozásáért.

Országgyűjtemények nemzeti (magyar) osztályában: aranyérmet Jakov Klein (Izrael), Hungarofilatélia (Magyarország), Szepes Aladár (Magyarország), „London" (Angha), és Ottó Gábor Schäffling (USA), arany-ezüst érmet Visnya Sándor (Magyarország), Jean Palmans (Belgium) és Werner Fankhauser (Svájc) nyertek Aranyozott ezüstérmet Gyula Tatár (Csehszlovákia), Klement Ptacovsky (Csehszlovákia), Vájna Hugó (Magyarország), Leon Norman és Maurice Williams (Angha). Ugyanebben az osztályban 7 magyar és 1 csehszlovák gyűjtő nyert ezüst érmet.

Az európai országok csoportjában Jaroslav Kovarik (Csehszlovákia), Emilé Antonini (Svájc), és Hugó Sjöberg (Svédország) nyertek aranyérmet. Jan Karasek (Csehszlovákia), Gyula Korhecz (Jugoszlávia), Ludwik Steinbach (Lengyelország), Jan Koplak (Lengyelország) és Nils Nordlind (Svédország). Ebben a csoportban 19 kiállító nyert aranyozott ezüstérmet.

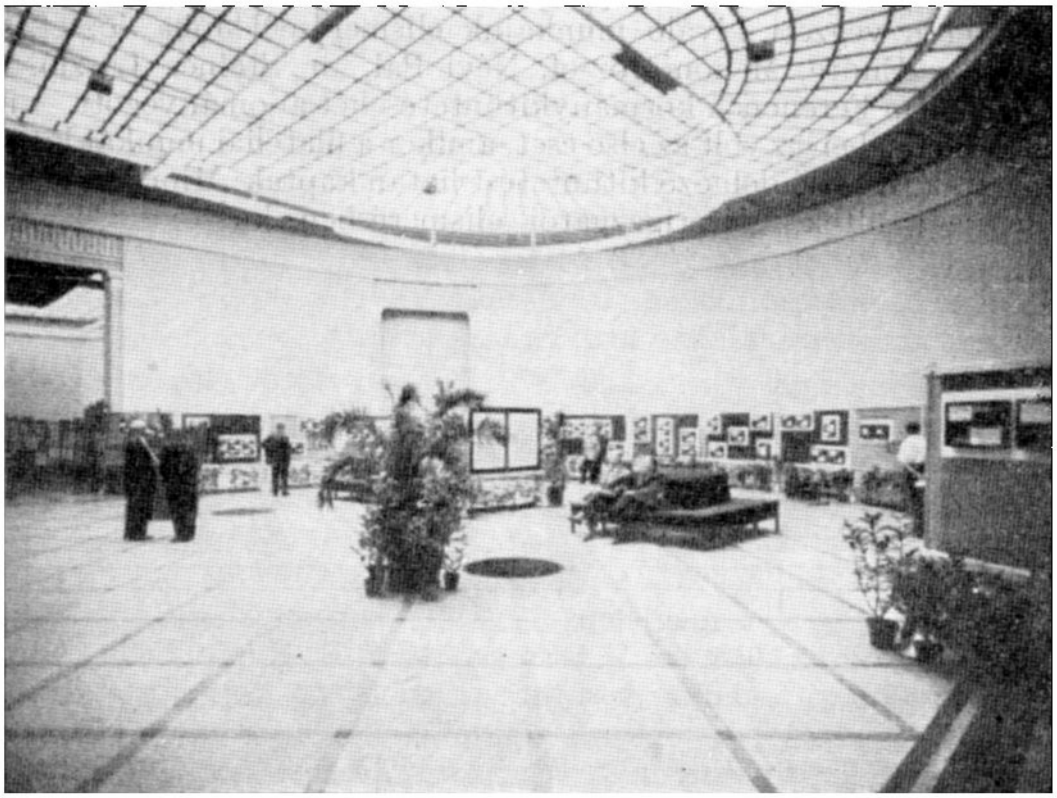
A tengerentúli gyűjtemények csoportjában aranyérmet senki sem nyert. Gilbert Dreyfuss (Franciaország), R. A. Dubash (India), Paul Pannetier (Franciaország) és Ottó Hoffmann (Izrael) arany-ezüst érmet nyertek. „Fiat Lux" (Olaszország), Jehoshua Gravé (Izrael) és Axel Danielski (Svédország) aranyozott ezüstérmet kaptak. E csoportban 10-en kaptak ezüstérmet.

A légiposta gyűjtemények csoportjában sem arany, sem arany-ezüst éremmel jutalmazott anyag nem volt. Aranyozott ezüstérmet Pierre Savelon (Franciaország), André Dumont Fouya (Franciaország), „Mattino" (Olaszország) és Fabian Bura (Lengyelország) nyertek.

A motívumgyűjtemények csoportjában Harry Sobel (USA) kapott aranyérmet. Roza Ehmann (Jugoszlávia), Fritz Karsten (NSZK), Franciszek Landowsky (Lengyelország), Jan Sikorski (Lengyelország), Ernő László (Jugosz-



„Budapest 1961” Állami postaszervek kiállítási anyaga
a Szépművészeti Múzeumban



„Budapest 1961” kiállítás Műcsarnoki részlete

lávia), Fabian Bura (Lengyelország), Francois Lasny (Franciaország) és Prokopiu Mikulás (Csehszlovákia) aranyozott ezüstérem jutalmazásban részesültek.

A motívumgyűjtemények csoportjában 31 kiállító nyert ezüstérmet.

A kiállítási rendező bizottság tagjai a következők voltak: Jóba József, dr. Kindzierszky Emil, Kövesi Béla (elnök), Pál István, Polgár János, Simovits Mihály, dr. Szekeres Emil, Szendrei Ferenc és dr. Wurm Ferenc a posta részéről, Hargitai László, Koós Tamás, Lőrinczy Endre, Névi Pál; dr. Steiner László (titkár), Surányi László, dr. Tápay István, Váradi Imre és Záborszky Árpád a „MABÉOSZ" részéről.

A „Budapest 1961" kiállítás bíráló bizottságának tagjai voltak: Lucien Berthelot „FIP" elnök a nemzetközi szövetség részéről, dr. Bartal Andor (Magyar Népköztársaság), dr. Bolaffi Giulio (Olasz Köztársaság), Dubus Léon (Francia Köztársaság), dr. Floderer István (Magyar Népköztársaság), dr. Hoexter Werner (Izrael Állam), Hunziker-Uehlinger Hans (Svájci Államszövetség), Madarász Gyula (Magyar Népköztársaság), Névi Pál (Magyar Népköztársaság), Mikulski Zbigniew (Lengyel Népköztársaság), dr. Novak Frantisek (Csehszlovák Szocialista Köztársaság), dr. Radványi Titusz (Magyar Népköztársaság), dr. Rend Ferenc (Magyar Népköztársaság), dr. Steiner László a bíráló bizottság elnöke (Magyar Népköztársaság), Vaarnas Kalle (Finn Köztársaság) és Verner Mirkó (Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság). Az ifjúsági kiállítás bíráló bizottsága: Danesch Hartwig (Német Szövetségi Köztársaság), Somi Gyula, Soós László és Surányi László (Magyar Népköztársaság).

A „Magyar Közlöny" 1961. évi 90. számában olvashattuk, hogy a Népköztársaság Elnöki Tanácsa a „Budapest 1961" nemzetközi bélyegkiállítás megszervezése terén végzett kiváló munkájuk elismeréséül Jóba József, Kövesi Béla, Lőrinczy Endre, Menoni József, Névi Pál, dr. Steiner László, Váradi Imre és dr. Wurm Ferencnek kormánykitüntetéseket adományozott. A magyar filatélia történelmében ez volt az első eset, amikor a filatéliai munkát kitüntetéssel jutalmazták. Kiváló dolgozó kitüntetést hatan kaptak. Miniszteri elismerésben tízen részesültek. Vezérigazgatói elismerésben huszonnyolcan. Vezérigazgatói pénzjutalmat kapott 83 postai dolgozó. Ugyanezen alkalommal az Állami Nyomda dolgozói közül 15 miniszteri elismerést, 21 vezérigazgatói jutalmat kapott a szép kiállítási kisívek készítéséért.

A kiállítás idején jelent meg a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetségének szakkönyvtára sorozatában a két első mű. Első köteteként Surányi László munkája a „Nemzetközi munkásmozgalom bélyegei". Ezt követte második kötetként Váradi Imre és Dr. Steiner László szerkesztésében „Öt világrész sportbélyegei". Jó szerkesztés, kitűnő kivitel jellemzi a motívumgyűjtők számára nélkülözhetetlen legújabb szakkönyveinket.

1961. december 22-én megjelent 97. számában a „Magyar Közlöny"-ben kihirdetetésre került az 1961. évi V. törvény. Az új BTK minden korábbi törvényünknél teljesebben foglalkozik a bélyeghamisítás összes válfajaival és a szigorított büntetési tételek nemcsak a hamisítókat, hanem a hamisítások terjesztőit is bünteti. Uj törvényünkre a nemzetközi filatéliai élet is felfigyelt és országaikban mozgalmat kezdeményeztek hasonló törvény meghozatalára.

1962. február 24-én ünnepelte vezetőségi ülése keretében a MABÉOSZ

alapításának 10 esztendős évfordulóját. Ebből az alkalomból a szövetség régi szervezett tagjai megtiszteltetésére jelvényt és emléklapot készíttetett/.-'

1962. július 7-től 15-ig bélyeg és dokumentum kiállítás volt a Hazafias Népfront Budapesti Bizottsága V., Belgrád rakpart 24. sz. a. központi helyiségeiben. Az Országos Béketanács, a Hazafias Népfront Budapesti Bizottsága és a MABÉOSZ közös rendezésében szervezett kiállítást Váradi Imre elnök nyitottá meg. Egy nappal a hivatalos megnyitás előtt Dezséry László, az Országos Béketanács főtitkára mutatta be a kiállítást a sajtó képviselőinek.

1962. augusztus 19-én Prágában magyar kezdeményezésre megalakult az AIJP (Association Internationale des Journalistes Philatéliques, = Nemzetközi Filatelista írók Szövetsége.) A nemzetközi szövetség első alelnökévé Váradi Imrét, a MABÉOSZ elnökét választották meg.

1962. szeptember 8-án rendezte a M ABÉOSZ első táj értekezletét, melyet Salgótarjánban tartottak. Ezt követte 9-én Miskolcon, 15-én Nyíregyházán, 16-án Debrecenben, 29-én Győrött, 30-án Szombathelyen, majd október 6-án Szegeden, 7-én Pécsett szervezett táj értekezletek.

1962. szeptember 22-én a Szépművészeti Múzeum márványtermében Kossa István miniszter nyitotta meg a MABÉOSZ jubiláris országos bélyegkiállítását, majd Váradi Imre szövetségi elnök beszédében jelezte, hogy kettős jubileumot ünnepelnek a magyar filatelisták. A szövetség megalapításának tízesztendős évfordulóját és a XXXV. bélyegnapot. A méretében szokottnál kisebb kiállítás színvonala kitűnő volt, amit még emelt a patinásán szép környezet, így méltán elmondhattuk, hogy a magyar filatélia történetében ismét szép emlékű kiállítás megrendezése nyer feljegyzést. A válogatottan szép gyűjtemények sorában is feltűnt Jan Poulie szovjet, bolgár és lett gyűjteménye, R. Tocilla napóleoni háborúkból származó levélgyűjteménye, valamint M. Woudenberg francia klasszikus gyűjteménye. Mindhárom külföldi vendég kiállítónk valamint Székely Imre és Váradi Imre kiállított gyűjteményeit a bíráló bizottság aranyozott plakettel jutalmazta.

1962. október 18-án volt a Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége első tárgysorsjátékának húzása. A tárgysorsjáték haszna jelentősen növelte a MABÉOSZ székházalapját.

1962. október 21-én küldött közgyűlést tartott a MABÉOSZ a Ganz-MÁVAG Művelődési Ház nagytermében. (VIII., Delej u 51.) A mandátumvizsgáló bizottság jelentése szerint 772 delegátus jelent meg, közülük 224 vidéki küldött volt. A kongresszusi elnökség sorában üdvözölhettük Kossa István minisztert és Horn Dezső miniszterhelyettest. Váradi Imre elnök beszámolójában részletesen ismertette, úgy a már elvégzett, mint még elvégzendő feladatokat és ennek kapcsán kitért a magyar filatéliai élet minden problémájára. Dr. Steiner László főtitkári referátumát a számok beszélő tükrében ismertette. Közel hatvanezres taglétszámot jelenthetett 665 körrel. A fővárosi és vidéki körök arányszáma majdnem pontosan 50−50% volt. Ezt követte a szövetség számviteli adatainak ismertetése, melyből kitűnt, hogy a szövetség anyagi helyzete kedvező és megnyugtató a székházalap növekedésének a mérve is. A főtitkári beszámolót Kossa István miniszter felszólalása követte. Foglalkozott a felszólalását megelőző két beszámolóval és megállapította, hogy a szövetség vezetői feladatukat jól látták el. Kitért a gyűjtői körökből érkező kívánságokra, részletesen elemezte

a magyar filatéliai élet problémáit. A megválasztandó új vezetőség mint mondotta ha feladatát: jól fogja elvégezni, akkor a legközelebbi küldöttközgyűlés idején a MABÉOSZ taglétszáma százezer felett lesz. Az egész napon át tartó tanácskozás a kora esti órákban végződött és ezután ült. össze az új vezetőség új elnökség választására. A választás során Váradi Imre lett elnök, Várnai László társelnök, Névi Pál, Surányi László és dr. Wurm Ferenc alelnök, dr. Steiner László főtitkár és Darányi Ignác szervező titkár.

1962. október 22-én tartotta első ülését a szövetség új elnöksége. Ezen elhatározták, hogy a szövetség különböző munkaterületein jelentkező feladatok jobb elvégzése érdekében a következő szakbizottságokat létesíti: Budapesti Szervező Bizottság, Vidéki Szervező Bizottság, Ifjúsági Szervező Bizottság, Propaganda Bizottság, Külföldi Kapcsolatok Bizottsága, Kiállításokat Rendező Bizottság, Gazdasági Bizottság és Székház Bizottság.

1962 októberében elhunyt New Yorkban egy kiváló filatelista Edwin Müller. 65 esztendős korában ragadta el a halál a klasszikus magyar bélyegek és lebélyegzések elismert szakértőjét. Páratlanul kiváló szakirodalmi munkáiban emléke örökké élni fog.

1962. október 31-én a MABÉOSZ székházalapja 3 813 264,20 forint volt. Ebben az összegben a tárgysorsjátékból befolyó eredmény még nem szerepelt.

1962. november 29-től december 4-ig Bécsben az Osztrák Államnyomda dísztermében magyar bélyegkiállítást rendezett a Bundesverband österreichischer Briefmarkensammler-Vereine (Osztrák Bélyeggyűjtő Egyesületek szövetsége, rövidített nevén BÖBV) és a MABÉOSZ. Kari Waldbrunner osztrák közlekedés- és postaügyi miniszter és Sebes István, a Magyar Népköztársaság bécsi nagykövete voltak a kiállítás védnökei. A megnyitóra meghívott közönséget az Osztrák Államnyomda vezérigazgatója dr. Sobek, majd Alfréd Kris a BÖBV elnöke és a MABÉOSZ jelenvolt alelnöke üdvözölték. Ezt követte az osztrák posta vezérigazgatójának, dr. Benő Schagingernek a kiállítást megnyitó beszéde. Ezután tárlatvezetés következett, melyen Josef Afritsch belügyminiszter a látottak felett az elragadtatás hangján nyilatkozott. A filatelista miniszter háromszor jelent meg a kiállításon, ahol órákat töltött a magyar gyűjtemények előtt. A kiállítás nagydíját aranyéremmel, dr. Rend Ferenc „200 év magyar levelei, újságai és bélyegei” című gyűjteménye nyerte. Ugyancsak aranyérmet nyert Madarász Gyula kőnyomatos típusgyűjteménye, dr. Makkai László ,,1750—1918” c. gyűjteménye, valamint Váradi Imre magyar sportgyűjteménye. Az aranyéremmel jutalmazott kiállítók ezenkívül tiszteletdíjakat is kaptak. Aranyozott ezüstérmet nyert Kun György lebélyegzés gyűjteménye. A magyar gyűjteményeiket kiállító osztrák gyűjtők közül aranyérmet egyik sem nyert, így átütő magyar siker jegyében zajlott le első külföldön rendezett magyar bélyegkiállításunk. A bíráló bizottság tagjai a következők voltak: Anton Seitz, dr. Rüdiger Wurth, Leonhard Ziegler, valamint Névi Pál, tehát többségükben osztrákok. Az összes aranyérmeken kívül két vermeil (aranyozott ezüst), 6 ezüst, 6 bronz és 11 tiszteletdíjat nyertek kiállítóink.

Külön ismertetésre érdemes még az itt bemutatott 1962. évi osztrák bélyegnapi bélyegzés, amely kétnyelvű (magyar és német) szövegével méltán keltett feltűnést a világ filatéliai társadalmában. A kiállítás megnyitását az

osztrák rádió és televízió is közvetítette, csaknem az összes osztrák napilapok hosszabb-rövidebb cikkekben emlékeztek meg kiállításunkról, s mindez hozzájárult bélyegeink népszerűsítéséhez, örömmel regisztrálhatjuk azt is, hogy amíg az irodalmi osztályban a nálunk is elterjedtségnek örvendő Sammler-Dienst csak ezüst érmet nyert, addig egyedül a Filatéliai Szemléi kapta az irodalmi rész legmagasabb díját, a vermeilt.

1963. január 31-én a MABÉOSZ székházalap 5 127 260,20 forint volt. Többízben ismertettük az elmúlt évtizedekben jelentkezett székház alapítási kísérleteket. Ezek kivétel nélkül rendre kudarcba fulladtak, mert az óhajok mögött sohasem volt realitás. Mecénások hiányában, a viszonylag kis létszámú és szervezetlen bélyeggyűjtők anyagi erejét meghaladó székház vásárlására nem volt lehetőség. Ennek megvalósítására a szervezett bélyeggyűjtők nagy táborára volt szükség és amikor ezt elértük, adva volt a kivitelezés reális lehetősége.

1963. február 3-án meleg hangulatú baráti ünnepség színhelye volt szövetségünk. Kossa István jelenlétében, Horn Dezső miniszterhelyettes nyújtotta át elismerő szavak kíséretében a múlt évi bécsi magyar kiállítás győzteseinek a díjakat.

1963. június 6-tól 10-ig tartotta Milánóban a Stresa-ban XIV. kongresszusát a „Fipco", melyen húsz ország delegátusai jelentek meg. Véglegesen elfogadta a kongresszus a „Fip - Fipco" értékelési szabályzatot és ennek kapcsán kimondták, hogy a gyűjteményeket ezentúl két csoportba osztják: 1. motívum, 2. minden ezzel rokon gyűjtemény, pl. Ensz, Európa, Malária, Vöröskereszt stb. A második csoportba sorolta a didaktikai gyűjteményeket is, azzal a megszorítással, hogy ilyenek csak versenyen kívül állíthatók ki. Elvetette azt a javaslatot, hogy egy-egy motívum ábrázolására nem szükséges a teljesség kedvéért valamennyi vonatkozó bélyeg összegyűjtése. Tehát a jövőben is a teljesség nyújtotta pontszámra csak az összes bélyegek megszerzése után lehet igénye a kiállítónak. A magyar filatelisták munkájának megbecsülését és elismerését jelentette, hogy a kongresszus egyhangú határozatával elfogadta a magyar delegátus javaslatát, és kimondotta, hogy 1964-ben XV. kongresszusát Budapesten fogja megtartani. Ezzel egyidejűleg megbízta a magyar szövetséget, hogy a kongresszus idején a rendezze meg a „Fipco" védnöksége alatt a motívum és olimpiai gyűjtemények nagy nemzetközi kiállítását. A vezetőségválasztás során Névi Pált három évre a nemzetközi szövetség alelnökévé választották.

1963. július 20-tól 28-ig ismét nemzetközi bélyegkiállítást rendezett a MABÉOSZ. A kiállításon a szocialista országok gyűjtői — egyéni kiállítóként vettek részt. A „SocPhilex" 1963 volt így a szocialista államok bélyeggyűjtőinek első közös seregszemléje. A kiállítást a Lenin körúti Madách Színházban rendezték. A kiállítást Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg. Beszédében többek között azt is mondotta, hogy érdemes visszatekinteni, visszaemlékezni a „Budapest 1961"-es bélyegkiállításra, amely fordulópontot jelentett a magyar bélyeggyűjtés történelmében. A kiállítás komoly hatással volt nemcsak a magyar filatéliai mozgalom fejlődésére, de a posta vezetőinek a fejlődésére is. Július 22-én a MABÉOSZ központjában a külföldi vezető filatelisták találkoztak baráti beszélgetés során a magyar

filatelista társadalom vezető képviselőivel. Július 24-én kezdte meg tanácskozását az ‚AIJP. Aznap este Váradi Imre szövetségi elnök a bélyegotthon helyiségeiben vacsorát adott a hazánkban tartózkodó külföldi filatelista vezetők részére, melyen Horn Dezső miniszterhelyettes is részt vett. Július 25-én Kossa István miniszter adott fogadást a bélyegmúzeumban a meghívottak részére. Július 27-én Horn Dezső miniszterhelyettes adta át a nemzetközi bíráló bizottság döntése alapján kiérdemelt érmekéi és tiszteletdíjakat. Az ünnepélyes díjkiosztást aznap este a Magyar Televízió is közvetítette, s beszámolt arról a hazai sajtó és rádió is. Július 28-án vasárnap este zárta kapuit a kiállítás, melyet 20 ezer látogató tekintett meg.

A „SocPhilex" 1963" nemzetközi bélyegkiállítás bíráló bizottságának a következők voltak tagjai: dr. Bartal Andor (Magyar Népköztársaság), Coman Viktor (Román Népköztársaság), Dvoracek Ladislav (Csehszlovák Szocialista Köztársaság), Gál Endre (Magyar Népköztársaság), Groer Mária (Lengyel Népköztársaság), dr. Kadocsa Gyula (Magyar Népköztársaság), Mihajlov E. Grigor (Bolgár Népköztársaság), Névi Pál (Magyar Népköztársaság), Pánin G. Victor (Szovjetunió), dr. Steiner László a bíráló bizottság elnöke (Magyar Népköztársaság) és Vogt Artúr (Német Demokratikus Köztársaság).

A kiállított gyűjtemények pontos százalékos kiértékelése (l. Filatéliai Szemle 1963 szeptemberi számának harmadik oldalán levő táblázatot) a következő végeredményeket jelentette. A motívumgyűjtemények színvonala gyengébb volt az országgyűjteményeknél. A magyar motívumgyűjtemények lényegesen gyengébb helyezést értek el, mint az ugyancsak magyar kiállítók országgyűjteményei. Végül, sajnos azt a tanulságot kellett levonnunk, hogy az amúgy is gyengén szerepelt összes motívumgyűjtemények értékelési százalékánál is jóval gyengébb a magyar kiállítók motívumgyűjteményeinek értékelési aránya.

1963 őszén megoldódott a magyar filatelisták több évtizedes álma a bélyegszékház problémája. Szövetségünk megvásárolta a postától a VI. Gorkij fasor 30. sz. a. ingatlant. Bár a vétel még nem jelent azonnali beköltözhetőséget, mégis remény van arra, hogy a posta támogatásával ez az utolsó nehézség is megoldható lesz. A magyar filatelisták büszkeségét, a tulajdonukat képező bélyegszékház képét itt mutatjuk be.

1963. október 24-től 30-ig a XXXVI. bélyegnapunk keretében rendezték a budapesti osztrák bélyegkiállítást, melyen kizárólag osztrák bélyegek és osztrák postai dokumentumok kerültek kiállításra.

Az ünnepi bélyegzés német és magyar nyelvű volt, viszonzásul a Bécsben használt kétnyelvű bélyegzésért. A kiállítás fővédnöke Kossa István miniszter és dr. Simon Koller az Osztrák Köztársaság magyarországi követe volt. A bélyegotthonban, meghívott közönség jelenlétében Kossa István miniszter nyitotta meg a kiállítást, melyen dr. Simon Koller követ is hosszabb beszédben méltatta a filatélia kulturális fontosságát, a népek közötti barátság elmélyítésére alkalmas voltát. Az országgyűjtemények közül aranyozott ezüst plakettet (arany nem volt) kaptak: dr. Tettinek Willibald (Ausztria), Kun György és dr. Makkai László (Magyarország). Amint látjuk a „visszavágón" is jól szerepeltek kiállítóink.

1963-ban az olaszországi Stresa-ban nemzetközi sportbélyeg-kiállítást ren-



A Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetségének székháza

deztek „Stresa 1963” címmel. Meghívott szövetségi elnökünk Váradi Imre gyűjteménye a kiállításon aranyérmet nyert.

1963. december 20-án adta ki szövetségünk a 92 369-es sz. tagsági igazolványt. Persze ez a szám nem jelent ugyanennyi tagot, mert a közben törölt tagok igazolványszámai üresen maradnak. A tényleges felnőtt tagok száma ugyanekkor 73 540 volt, melyből 41 338 volt budapesti és 32 202 vidéki. Ebben az időben fővárosunkban 27 kerületi és 412 üzemi kör működött. Vidéken a városi körök száma 208, az üzemi körök száma 218. Az összes körök száma Budapesten tehát 439, a vidéken 426 volt. Összesen 865 kör. Az egy körre eső átlaglétszám kb. 85 tag, ami kedvező szám. Kedvezőtlen a vidéki taglétszám alakulása, mely még mindig nem érte el a fővárosban lakó gyűjtők számát.

1964. március 22-én szövetségünk vezetősége ülést tartott. Dr. Steiner László szövetségi főtitkár beszámolt arról, hogy az előző vezetőségi ülés határozata alapján az elnökség tárgyalásokat folytatott Kossa István ny. miniszterrel a szövetség munkájába való aktív bekapcsolódása érdekében, mely eredményes volt, így azt javasolta, hogy az országos vezetőség — Váradi Imre elnök-lemondása folytán — Kossa Istvánt válassza meg a szövetség elnökévé. Ezután bejelentette, hogy Várnai László társelnök, más városba történt áthelyezése és egyébirányú elfoglaltsága miatt tisztéről lemondott. A főtitkár második javaslata az volt, hogy az országos vezetőség Várnai László lemondását elfogadva, válassza meg ügyvezető társelnöknek Váradi Imrét. Az országos vezetőség a főtitkár javaslatait egyhangúlag elfogadta. Megválasztását küldöttség közölte otthonában tartózkodó új elnökünkkel és felkérte, hogy az országos vezetőség ülésén jelenjen meg. Kossa István az elnöki széket elfoglalva, megköszönte megválasztását és rögtönzött beszédében többek között a következőket mondotta: „Soha még olyan tisztséget nem vállaltam, amely csak dekórumot ad.” Az új elnök beszédét az országos vezetőség tagjai nagy tapssal fogadták. Kossa István mindenkori segítőkészségét közel húsz esztendeje tapasztalják filatelistáink, így jogos volt az a nézet, hogy elnökségével egy minden eddiginél eredményesebb korszaka kezdődik szövetségünknek.

1964 április havában az ifjúsági gyűjtők száma elérte az 18 000-et, melyből 11 120 volt a vidéki és 6 880 a fővárosi. Amint látjuk az utánpótlásnál lényegesen kedvezőbb a főváros és vidék arányszáma, mint a felnőtt gyűjtőinknél. Ugyanilyen kedvezően alakult az ifjúsági körök számának emelkedése, mert az 505 ifjúsági körből 379 vidéki és 126 a budapesti. A 90 000-es össztaglétszám és 1370 kör olyan számok, melyekre mi néhány évvel ezelőtt gondolni sem mertünk. Az egyre szaporodó taglétszám nyomában szaporodnak a munka feladatai is és egyre nehezebbé válik a központosított adminisztráció. Közeledik az az idő, amikor a szövetség munkájának egyrészét kénytelen lesz megalapítandó alszövetségekre bízni. Áll ez különösen a központosított bélyegújdonságok szétosztására.

1964. november 1-én Budapesten 27 kerületi és 461 üzemi kör működött összesen 49 268 taggal. Ugyanekkor vidéken 223 városi és községi, valamint 279 űzetni kör taglétszáma 38 374 volt. Bár a vidéki körök száma meghaladja a budapestiekét, taglétszámuk még nem érte el a fővárosi körök létszámát. 87 642 volt e napon a felnőtt gyűjtők száma. Az ifjúsági tagok száma ugyanekkor 17 327 volt, akik 484 szakkörben működtek. A székházalap összege e napon 7 004 738,91 forint volt.

A magyar filatélia történetének ismertetése során elérkeztünk napjainkig. Kereken 110 év eseményeit ismertettük. Amint bevezetőben említettük filatéliánk hőskorából elődeink nemtörődömsége folytán alig maradt írásos feljegyzés. A keret adta korlátozott lehetőséget elsősorban a kezdeti évtizedekből kikutatott adatok rögzítésére kívántuk fordítani. Az újabb korból csak a megítélésünk szerint lényegesebb és érdekesebb részeket közöltük, mert ezek kiegészítésére a jövőben is módja lesz a krónikásnak.

A 110 évből 91 esztendő esett a „kaszinói szellem" korszakára és csak 19 év a felszabadulást követő tömegmozgalommá fejlődés idejére. Vonjanak mérleget filatelista olvasóink, hol tartott a magyar filatélia 1944-ben, vagy bármelyik azt megelőző évben és hol tart napjainkban. Az egyesületekbe való felvételnek nincsenek akadályai, aki szervezett bélyeggyűjtő óhajt lenni, azt tárt karokkal várják köreink. Nincs 2 ajánlói kötelezettség és felvételt megelőző golyózás. Van ellenben színvonalas szaklap, szakkönyvkiadás és szakkönyvtár, egységes csúcsszervezet és bélyegszékház. Elért eredmények, melyről még húsz évvel ezelőtt is csak álmodni mertek gyűjtőink. Ezt az utat ismerteti többek között A Magyar Bélyegek Monográfiája, melyet elődeink is igényeltek, de megvalósítani nem tudtak.

A POSTA TÖRTÉNETE MAGYARORSZÁGON

Írta:
DR. VAJDA ENDRE

Első fejezet

A POSTAINTÉZMÉNY KIALAKULÁSA ÉS FEJLŐDÉSE A VILÁGTÖRTÉNET TÜKRÉBEN

BEVEZETÉS

A történelem haladó folyamat. Haladását elsősorban a társadalom termelő erőinek fejlődése határozza meg. A hírközlés eszközei és módjai is fokról fokra változtak a kőkorszaktól, a vaskorszakon át a mi modern korunkig. A hírközlés technikájának fejlődése is az ember munkájának eredménye: hű tükrözője annak az alkotó tevékenységnek, amely végső fokon átalakította a Föld arculatát.

A nyelvet, az emberek közötti érintkezés eszközét, tehát a hírközlés első megnyilvánulási formáit, a munka és a társadalom fejlődése szülte. Ugyanakkor a nyelv feltétele és hatalmas erejű ösztönzője volt az emberi munka és a társadalmi kapcsolatok, a hírközlés további fejlődésének is.

A technika tökéletesedése, a vadászat fejlődése, a közösen végzett munka, a közös szálláshely, a lakókat melegítő közös tűz összekovácsolta, egyesítette az embereket. A veszély, amelynek az ember ki volt téve, illetőleg a veszély elhárítása, az élelemszerzés, az emberi élet legfontosabb motívumává lett: a hírek, az üzenetek gyors továbbadására volt ezért szükség. Jeleket hagytak hátra fákon, sziklákon és más helyeken.

A munkaeszközök tökéletesítésével megváltoztak az emberek és azok a módok is, ahogyan az élet fenntartásához szükséges dolgokat megszerezték. Sokezer év telt el, amíg egy-egy lépéssel előbbre haladt az ember. Megnőttek az ember igényei élelemben, ruházatban, lakásépítésben, szerszámkészítésben. Ennek megfelelően változtak a hírközlési szükségletek is.

A híradástechnika első megjelenése nem volt nagyigényű. A cél csupán az, hogy messzehangzó vagy messzire látható jelzések segítségével hírt lehessen adni arról, ha jön az árvíz, vagy jön az ellenség, tehát ha bizonyos események bekövetkeztét kell előre jelezni.

Az éjszakát messziről belobogják a tüzek piros lángjai, nappal a felhők fölé emelkedő füstoszlop adja meg a jeleket, vagy messzehangzó kürt, dob, vagy más hangkeltő szerkezet jelzi a közlendő eseményt. Az ünnepek az ókori népek számára nem csupán vallási kötelezettségeket jelentettek, hanem egyes

mezőgazdasági munkák kezdetét és befejezését. Szükség volt tehát jelzésre, amely a megállapított dátumokat hírül adja az egész ország népének.

Nagy jelentősége van annak, amikor a meghatározott jelentésű jelzéseket szervezett módon kezdik továbbítani nagy távolságokra. Ezzel megkezdődhetnek a történelemnek a „posta" történetét tárgyaló fejezetei.

Mindezt a változást, a fejlődésnek törvényszerű menetét, azokat az eszközöket és szervezeteket, amelyen keresztül a hírközlés, illetőleg a „posta" története megjelenik, helyesen csak az emberi társadalom anyagi és szellemi kultúrájának fejlődésén keresztül vizsgálhatjuk. Hogy mióta vannak posták, hogy lehet-e, szabad-e a posták keletkezésének idejét valamely konkrét időpontban rögzíteni, vitatott kérdés. Felfogásunk szerint a posták intézménye mindenütt összefonódott a társadalmi formák fejlődésével.

Maga a „posta" szó valószínűleg a latin „mansio posita" (pihenőállomás} és a „mutatio posita" (lóváltóállomás) szavak rövidítéséből származik. Marco Polo (1254−1323) a kínai birodalom postájának ismertetésénél használja először írásban a „posta" szót, amelyet akkor már a mai Olaszország területén általánosan ismertek.

A „posta" elnevezés előbb lóváltóhelyeket, vagy mint nálunk, a levél- és üzenetvivő embereket jelentette, lassanként azonban az egész intézmény megjelölésére szolgált és a legtöbb nyelvben otthonossá lett.

A RABSZOLGATARTÓ TÁRSADALOM POSTÁI

Az i.e. IV. évezredben az emberiség a fémkorszakba lépett. Ez a körülmény döntő jelentőségű következményekkel járt a termelés, majd a társadalom egész életére: létrejött az osztálytársadalom. Amilyen mértékben fejlődött ugyanis a technika, úgy nőtt és halmozódott fel a vagyon is az egyes személyek kezében. A fémtechnika alkalmazása siettette a kézművesség elválását a földműveléstől. Ez viszont a maga részéről elősegítette a sűrűbb érintkezést a nemzetségek, sőt egyes személyek között is. Így született meg a kereskedelem.

A termékek felhalmozása és a vagyon gyarapodása a közösségek és a törzsek között rabló háborúkat eredményezett.

A rabszolgaszerző háborúk megszervezése, lebonyolítása, megvívása gyors és pontos hírszolgálati intézmények megteremtését követelte meg. Az ellenséges szándékok és tervek felismerése, az azokról való gyors tájékozódás a siker előfeltétele volt, de a különböző belső elégedetlenségből eredő villongások (lázadások) is a mielőbbi értesülések szerzését kívánták meg. Ennek megfelelően az ókor nagy rabszolgatartó államaiban kiváló hírszolgálati szervezeteket találunk.

Ez a hírközlési szervezet az ókori birodalmakban állami célokat szolgált és berendezéseit a hatalmon levők vehették igénybe.

A hang alkalmazása hírközlésre

A hangnak használata hírek közvetítésére olyan régi, mint maga az ember. A hang útján történt szervezett hírközlésről azonban részletesen adataink először a perzsáktól vannak. Szicíliai Diodoros görög történetíró munkájában

(i.e. 50) találjuk feljegyezve, hogy a perzsák i.e. 530 évvel egymástól kellő távolságban kis tornyokat állítottak fel, amelyeken erőshangú embereket helyeztek el, akik egymásra hangosan kiáltva, mintegy szájról szájra adták tovább a híreket. Ezeket az embereket a „király fülei"-nek nevezték, és segítségükkel lehetséges volt a híreket vagy a parancsokat 30 napi utazást igénylő helységekbe egy nap alatt eljuttatni. Számuk mintegy harmincezer emberre rúgott.

Cyrus később megszüntette ezt az intézményt, mert a hírek közvetítésének titkosságát nem látta biztosítva. Xerxes (i.e. 480) azonban ismét bevezette a továbbkiáltás rendszerét. Az általa kiépített vonal Perzsián keresztül egész Görögországig húzódott.

Julius Caesar (i.e. 100−44) „De bello gallico" című munkájában megemlíti, hogy a gallok a fontos események hírét állomásról állomásra továbbkiáltás által nagy távolságokra eljuttatták.

A hírek továbbításának ez a módja az ókori népeknél időnként csaknem mindenütt használatban volt. Fel kell tennünk azonban, hogy a hírközvetítő őrszemláncok nem rendszeresen, hanem csak különleges alkalmakkor, katonai eseményekkel kapcsolatban működtek. Ugyanis fenntartásuk rendkívül költséges volt és létszámuk sokszor egy kisebb hadsereg létszámának felelt meg.

Távjelzés optikai jelekkel

A távjelzés egyik legrégibb nemének éjszaka azokat a dombokon és a hegyeken felgyújtott jelzőtüzeket, illetőleg nappal a felszálló füstoszlopokat kell tekinteni, amelyek háborús események bekövetkeztét jelezték. De az optikai jelzéseknek más számos fajtáját is használták az ókor népei bizonyos várt események jelzésére. így a Theseus-monda szerint, amikor Theseusnak a Minotaurus legyőzése sikerült, atyja Aegeus kívánságához képest fekete vitorláját fehérrel kellett volna felcserélnie. Theseus a győzelem feletti örömében azonban a vitorlacserét elfelejtette és ennek a győzelmet hirdető jelnek az elmaradása atyja halálát okozta, mert amidőn a fekete vitorlás hajót látta visszatérni, fiát holtnak tartva, magát a tengerbe ölte.

Aischylos (i.e. 525−456) Agamemnon című drámájában említést tesz a Trójától Argosig terjedő tűz-távjelző vonalról. Ennek a jelzővonalnak a segítségével adta hírül Agamemnon Trója elestét nejének Klytaimnestrának még azon éjszaka az Ida hegycsúcsáról a 800 km-es távolságban levő Argos városába.

Aischylos 500−600 évvel a trójai háború után élt. Érdekes, hogy a közelmúltban a görög posta felállította a tragédiában leírt jelzőláncot és leadta a tűzjeleket. A kísérlet sikerült: a jelzés valóban eljutott Kis-Ázsiából Argosba.

Thukydides és Suidas műveiből arról értesülünk, hogy a görögök más jelzést használtak, ha barátságos csapatok, és mást, ha ellenséges csapatok közeledtét kívánták hírül adni. Az első esetben ugyanis a jelzésre használt fáklyákat nyugodtan tartották, míg ellenség jelzésénél azokat folyton ide-oda mozgatták.

A görögökön kívül hasonló jelzési módot használt Hannibál (i.e. 218) Hispániában és Afrikában. Hannibál bizonyos távolságokban egymástól jelző-

tornyokat állíttatott fel, amelyeknek tüze igen nagy távolságban is jól látható volt.

Hasonlóképpen a rómaiaknál Július Caesar a gallok elleni hadjáratban használt ilyen jelzéseket és Appjanus (i.e. 150) „De bello Hispanico" című munkájában megemlíti, hogy nappal egy igen hosszú rúdra kötött piros zászlóval, éjjel pedig tűz segítségével jeleztek,

Ázsiában az arabok, a kínaiak és a hinduk szintén használták a tűzjelzést. A kínaiak és a hinduk olyan tüzeket alkalmaztak, amelyeket sem a szél, sem az eső eloltani nem volt képes és amelyek olyan erős fényűek voltak, hogy a legnagyobb ködön is átlátszottak (bengáli-tűz).

E kezdetleges jelzési módok mellett fejlettebbekkel is találkozunk. Polybios leírjad hogy a görögök milyen jelzési módot használtak. A leírásból a következőket tudjuk, meg:

A régi görögök szellemes fáklya-távírórendszert építettek ki- A rendszer magasabb vagy más jól látható helyen kiépített jelzőállomások láncolatából állt. Minden egyes jelzőállomáson öt vízszintes és öt függőleges vonás .által 25 részre osztott tábla volt elhelyezve, és e tábla minden egyes részébe egy-egy betűt írtak. A jelzés, azáltal történt, hogy a jeladó állomás két fáklyát felemelt és nyugodtan tartott addig, míg ugyanezt a szomszéd állomás meg nem tette annak jeléül, hogy a hír átvételre készen van. Ezután, hogy a továbbítandó hír első betűjét jelezhessék, az állomás bal oldalán annyi fáklyát emeltek fel, mint ahányadik sorban az illető betű volt. Ugyanakkor az állomás jobb oldali részén annyi fáklyát emeltek fel, mint ahányadik helyen állott az illető sorban a betű. Pl. ha a szóban forgó betű a tábla harmadik sorában volt, három fáklyát emeltek a magasba, ha viszont a jobb oldalon négy fáklyát emeltek a magasba, az illető sorban a negyedik betűt kellett leolvasni.

Hogy a fáklyajeleket jobban meg lehessen figyelni, minden jelzőállomásnál annak bal és jobb oldalán egy-egy falat építettek. Ez a fal megakadályozta azt is, hogy a fáklyák — rendes állásukban — illetéktelen állomásból láthatók legyenek. Ezenfelül minden állomásnál két egyszerű cső volt használatban a célból, hogy a szomszéd állomás fáklyái tisztábban láthatók legyenek.

Ez a jelzési mód természetesen csakis az éjjeli órákra szorítkozhatott.

A gyalog- és a lovasfutárok szervezete, Galambposták az ókorban

A levelet — bármily anyagra készült is — szállítani kellett, hiszen a levél arra szolgál, hogy a személyes érintkezést, a beszédet pótolja.

A levelek (üzenetek) szállítását, illetőleg közvetítését kezdetben gyalogos futárok végezték, akik kellőképpen fel voltak fegyverezve az útközben őket esetleg érhető támadásokkal szemben.

Júdea történetének legrégibb lapjai megemlékeznek Salamon király gyorslábú futárairól, akik futva vitték a híreket, parancsokat. Ezek az emberek a király testőrségébe tartoztak.

A kis görög államoknál a futárokat ,,hemerodromosok"-nak hívták. A hemerodromosok rendkívül edzett és a futásban nagy gyakorlattal rendelkező

fiatal férfiak voltak, akik bámulatos gyorsasággal hosszú utakat futottak be. Egy hellén katona például Marathonból több mint 42 km-t futott Athénig, hogy a maroknyi görög csapatnak az óriási perzsa hadsereggel szemben Miltiades vezérlete alatt i.e. 490-ben kivívott diadalát hírül adja. A futár a győzelem hírének átadása után a megerőltető rohanástól holtan esett össze. Emlékét a sport terén a marathoni futás őrzi.

Egy másik futárról, Euchidasról azt jegyezték fel, hogy „lába nyomát a homokos talajon sem lehetett gyorsasága miatt felfedezni".

Később a gyalogos hírvivés túlságosan lassúnak bizonyult. Az ember rájött arra, hogy a ló gyorsaságának előnyeit a maga javára fordítva hamarabb tudja továbbítani a híreket, üzeneteket. Emellett a lovon való szállítás nemcsak gyorsabb, hanem biztonságosabb és kényelmesebb is volt és a lovasfutár nagyobb terhet (több küldeményt) is vihetett magával. A lovasfutár kevésbé fáradt el és az útközben ráleselkedő veszedelmekkel is jobban meg tudott birkózni. A lovasfutárok lóváltóállomásokon cserélték ki lovaikat, vagy pedig átadták a küldeményt egy pihent lovasfutárnak továbbszállítás céljából.

Perzsiában Dárius Hystaspes egy napi út távolságra rendezte be az egyes ló váltóállomásokat. A futárok indulását az állomások tűzzel jelezték.

A perzsa postának központi szervezete volt. Élén előkelő udvari tisztségviselő állott. E méltóságot viselte trónralépése előtt Cyrus veje Dárius, aki mesés kincseiről volt híres és Dárius Codomannus, az utolsó perzsa király is.

A perzsa posta egyébként Sardes és Susa között 640 paraszanga (2500 km) távolságban 111 szépen felszerelt állomással rendelkezett. Az intézményt a perzsák ,,angara"-nak (robot) nevezték.

A futár útközben bárkinek elvehette a lovát, illetőleg kicserélhette a saját lovával, ha arra szüksége volt.

Egyiptomban a hieroglif feliratok szerint rendes postaintézmény, a „fai sát" szállította i..e. 1000−1500 év körül az írásbeli fejedelmi parancsokat, levelekét. Az ókori Egyiptomban üzenetközvetítésre galambokat is felhasználtak. A galambok szárnya alá vagy lábukra igen kisméretű levelet kötöttek, és a messze földről hozott galambokkal eleinte hajóról, később a szárazföldről is ily módon küldtek a kiindulási pontra üzeneteket.

Az egyiptomiak mellett az ókor népei közül galambpostákkal rendelkeztek még a perzsák és a kínaiak is.

A római posta

Jelentőségénél fogva külön fejezetben foglalkozunk az ókor legnagyobb postájával, a római postával.

Róma két gazdaságilag élesen elkülönült földrészt uralt: egyrészt Észak-Afrikát, Szicíliát és Tauriát — az akkori világ kereskedőállamait —, másrészt Európa jelentős részét — a kézművesség és ipar székhelyeit — , valamint KisÁzsiát. Ennek a hatalmas birodalomnak minden zegét-zugát a legkitűnőbb úthálózat kötötte össze egymással. Nem egy római út és híd még ma is használatban van. Az utakat mindenütt feliratos mérföldkövek szegélyezték.

Megvoltak tehát az utazás feltételei: a jó utak, a kitűnő szárazföldi és tengeri csatlakozások. Megvoltak az útmutatók is, amelyeket akkoriban itine-

radiumoknak neveztek. Az itinerariumok eredetileg csak az utak jegyzékét, a távolságokat és az összeköttetéseket közölték, később mitológiai, történelmi és természettudományi érdekességekre is felhívták az utazók figyelmét.

A római utak központja a nagy mérföldkő, a milliarium aureum volt, amely a Forumon Saturnus temploma előtt állott. Innen indultak ki a távolságméretek, és a legfontosabb távolságokat aranyozott bronztáblákra vésték. Alapul véve a reánk maradt itinerariumokat és állomásjegyzékeket, a római úthálózat a császárság legnagyobb virágzása idején kb. 80 000 km lehetett. Augustus császár (i.e. 31. - i.u. 14.) görög földmérőkkel felmérette teljes



A cursus publicus (Dioráma a Postamúzeumban)

világbirodalmát, és ő a létrehozója annak a világtérképnek is, amelyet hű munkatársa Agrippa, a császár halála után készített.

Augustus császár volt az, aki a postaszolgálatot először szabályozta. Augustus az utakat nyilvános közlekedésre szolgáló (viae publicae) és hadiutakra (viae militares) osztályozta. A hadiutakon fiatal, erős emberek (juvenes) és járművek (vehicula) látták el a postaszolgálatot (cursus publicus).

Az állami postaszolgálat kizárólag a császár intézménye volt. A posta a császár parancsait, a tisztviselőket és a katonai személyeket szállította, és fenntartása a köznépet terhelte. Nerva császár (96−98) a postai terhek viselését az államkincstár feladatává tette. Utódai közül azonban többen ismét a régi rendszert állították vissza.

A posta az egész római birodalomban a praefectus praetorio, a testőrség parancsnokának a kezében volt. A postajárművek felügyelőjét praefectus vehiculorumnak hívták. Az említett tisztviselők felügyeltek az utakra, hidakra, a postavonalakra és felelősek voltak általában a postaszolgálat ellátásáért. A postaállomásokon stationarii (postatisztviselők) irányítottak a szolgálatot, akiknek nagyszámú személyzet állt rendelkezésre, ún: statores (istállószolgák), muliones (öszvérhajcsárok), mulomedici (állatorvosok), hippocomi (lóápolók), carpentarii (bognármesterek), apparitores (hivatalszolgák). Nem a postához tartoztak a ciciariusok és a jumentariusok, kocsik és a fogatolások bérlői. A teherfuvar személyzetet catabolenses-nek hívták.

A manceps-ek kétféle feladatot láttak el: ők végezték az állomások felügyeletét és ellátták az utak karbantartását. A manceps-ek szövetkezetet alkottak (mancipatus), és ezek vették át az államtól a postarendszer felügyeletét.

A postaállomásokat két kategóriába sorolták: felváltóhelyek (mutationes) és állomások (mansiones). A felváltóhelyek az út viszonyaihoz képest kb. 10−15 km távolságban berendezett intézmények voltak, az állomásokat viszont egy napi járóföldre állították fel egymástól, és itt istállók, szekérszínek és vendégszobák voltak. Az állomásokon 40 ló és öszvér, számos szekér és hátasló volt elhelyezve a megfelelő mennyiségű élelmiszerekkel együtt. A felváltóhelyen rendszerint ennek csupán a fele volt.

A futárlovak állami tulajdont képeztek. Megszabták, hogy egy nap csak 5 futárlovat lehetett használni, míg a többit pihenőben kellett tartani. A futárlovat 30 fonttal* volt szabad megterhelni, a nyereg a kantárral együtt nem lehetett több 60 fontnál, a nyeregtáska súlya pedig nem haladhatta meg a 30 fontot.

A rómaiak kezdetben a ló csupasz hátán lovagoltak, vagy megelégedtek egy egyszerű takaróval (stragula), melynek helyébe később egy bizonyos vánkosfajta (ephippium) lépett. A nyereg (sella) csak a császárság legutóbbi szakában (kb. a IV. században) került használatba, ezen elöl meglehetősen magas nyeregkápa volt, hátul némileg bemélyített szélekkel.

A rómaiak voltak az elsők, akik a kocsinak, mint közlekedési eszköznek használatát bevezették.

Az utazásra használt szekerek közül a kétkerekűeket (birota) két ló, a városokban fényűzően használt, könnyű díszes kocsikat (carruca) két vagy négy ló, azokat pedig, amelyeken terhet is lehetett szállítani (carrus), 8−10 ló húzta. A csupán terhet szállító kocsik (clabula) vontatására 8−10 lovat, 4−8 ökröt vagy bivalyt fogtak be. Törvény szabályozta, hogy a kétkerekű kocsira csak 200 fontot (65 kg), a kis teherszekérre 600 fontot (195 kg), az utazószekérre (rheda) 1000 fontot (325 kg), a nagy teherszekérre 1500 fontot (488 kg) volt szabad rakni.

Hogy a cursus publicus működése milyen gyors volt, bizonyítja az, hogy már Augustus Tiberius levelét Ázsiából 20, Afrikából 10, Pannóniából pedig 5 nap alatt kapta meg. Olaszország mai határairól (525−600 km) 3 nap alatt, Illyricumból (750−900 km) 4−5 nap alatt érkezett meg Rómába a levél.

* 1 font = 0,325 kg.

A cursus publicusnak hajóállomásai is voltak. A Földközi-tenger római szempontból Mare Nostrum volt, Róma tengere. Egyetlen pontja sem volt, amelyen ne Róma uralkodott volna. Természetes tehát, hogy gyorsjáratú vitorláshajók álltak készenlétben Ostia kikötőjében a Tiberis torkolatánál. Innen vitték az utasokat és az árut Karthágóba, Regium kikötőjéből pedig Szicília szigetére és máshová.

A római birodalomban jelent meg a világ legrégibb napilapja is. Kereken 2000 éve, hogy Július Caesar, Acta Diurna címen megalapította az első napilapot.

Suetonius, a császárok történetírója feljegyezte, hogy Caesar, amikor a konzuli méltóságot elfoglalta, legelső intézkedéseként elrendelte, hogy naponta jegyezzék fel és másolatokban adják ki a szenátus és a népgyűlések tárgyalásainak anyagát. Minthogy pedig ezeken a tárgyalásokon a birodalom minden fontos ügye és kimagasló személye szerepelt, minden túlzás nélkül állíthatjuk, hogy az Acta Diurna lényegileg mása és őse volt a modern napilapnak.

Bár az Acta Diurna hivatalos kiadvány volt, mégsem volt a rendeletek gyűjteménye, hanem hivatalos beszámoló a szenátus és a népgyűlések tárgyalásainak anyagáról. A diurna szó ma is él: ebből alakult az olasz giornale és francia journal szó, tehát a nyelv is őrzi az antik és modern újság szerves kapcsolatának bizonyítékát.

A lap szétküldése szabályszerűen és az akkori közlekedés minden eszközének igénybevételével történt, részben az állami posta, részben futárok útján ugyanúgy, ahogy a sűrű levélforgalmat is lebonyolították. Ebből a korból való Cicero egyik érdekes levele, amelyben ismételten találunk adatokat arra, hogy az újság rendszeresen járt a birodalom legtávolabbi részeibe is.

Hosszú idő telt el, amíg a római postához hasonló szervezett postaintézmény újra megszületett Európában. A birodalom felbomlásával ugyanis a pompásan működő római posta is megszűnt.

A FEUDALIZMUS KORÁNAK POSTAINTÉZMÉNYEI

A középkori feudális társadalom főkorszakaiban: a korai, a fejlett és a késői feudalizmus korszakaiban szükségszerűen más-más igények léptek fel a hírközlési intézményekkel szemben, és ennek megfelelően változtak a hírközlés szervezetei, berendezései is.

A keleti (ázsiai) népeknél fejlett hírközléssel találkozunk. Rendkívül jól szervezett volt a mongol uralom alatt álló kínai birodalom postája, amelynek leírását Marco Polotól kapjuk meg. Marco Polo sokáig élt Kínában a khán udvarában, sőt annak kíséretében beutazta az egész birodalmat. Leírásából megtudjuk, hogy Kanbalikból, a birodalom fővárosából az összes tartományokba jól kiépített postautak vezettek. Minden postaút annak a tartománynak a nevét viselte, amelyet a fővároshoz kapcsolt. Az utak mentén három mérföldnyi (4,4 km) távolságra egy-egy kastély volt. Ebben laktak a lovasfutárok. A kastély körül mintegy 40 kisebb lakóházat építettek a gyalogfutárok számára. 25−37 mérföldnyi távolságra egy-egy gazdagon felszerelt ház is volt ágyakkal, selyempaplanokkal, minden elképzelhető kényelemmel berendezve. A kínai postának 10 000-nél több állomása volt. Az egyes

állomásokon igen sok ló állt a futárok rendelkezésére. A hivatásos hírvivők száma a birodalomban meghaladta a 300 000-et. A futárok derekukon apró csengőkkel teleaggatott széles övet viseltek, hogy közeledésüket már messziről észlelni lehessen. A küldeményt a futár irat ellenében vette át. A váltott gyalogfutárok 24 óra alatt 10 napi távolságról meghozták a khánnak a híreket vagy az ajándékokat. Lovasfutárokat csak kivételesen és akkor bocsátottak útnak, ha nagyon sürgős híreket kellett továbbítani. A hírvivők táblát is vittek magukkal, amelyre egy sólyommadár képe volt festve. Ez a tábla azt jelentette, hogy annak birtokában a futár bárkinek lovát elveheti.

Indiában a postaközlekedést szintén gyalogos és lovasfutárok látták el. Az indiai posta élén külön hivatalnokok állottak, ők ügyeltek az utak jó karbantartására és a közlekedés biztonságára. A posta szállítására tevéket is használtak.

Észak-Afrikában arabok uralma alatt Moavija kalifa (661−670) létesített postát. Az intézménynek a X. század közepén már 930 postaállomása volt. A postaintézet feje a bagdadi főpostamester volt, akiről Abu Dzsafár Manur kalifa a következőket mondotta: „Az én trónom négy oszlopon, az én uralkodásom négy férfiú vállán nyugszik: egy igazságos kádin (bírón), egy erélyes rendőrigazgatón, egy becsületes pénzügyminiszteren és egy hű postamesteren, aki mindenről értesít."

Európában a XI−XII. század folyamán a kereskedelem fellendült. A kereskedők tevékenységük során rá voltak utalva olyan hírközvetítő (postai) szervezet működésére, amely az ő sajátos érdekeiket szolgálná. Ilyen hírközvetítő vagy áruszállító szervezet azonban nem létezett. A futárszolgálatot — mint kormányzati postát — csak az uralkodó (király, fejedelem) illetőleg az ő emberei vehették igénybe. Ezért az egyre gazdagodó városi polgárság a maga céljára külön hírközvetítő szolgálatot igyekezett teremteni.

Egymás után épülnek a városok által berendezett pihenő és lóváltóállomások, amelyek között előbb lovasfutárok, később azonban kocsijáratok is közlekedtek. A kereskedők postája már a XI. században élénk forgalmat bonyolított le. A fontosabb európai kereskedelmi gócpontokban, városokban, különösen a német „Hanza" területén, Dél-Németországban és Velencében rendes kereskedelmi menetek közlekedtek meghatározott időközökben.

A kereskedők és iparosok egymással összefogva létrehozták a városi posták intézményét. Azonban egyelőre akadályozták, hogy valamely államban egységes, nagyobb postaszervezet jöjjön létre.

A sok apró, jelentéktelen posta között, különösen a gazdasági élet fejlődésével kapcsolatban egy-egy magánposta lassanként mégis számottevő forgalomnak és nagyobb kiterjedésű hálózatnak örvendhetett. Ezeket a következőkben ismertetjük.

Az egyházi posták

A nyugat-európai országok gazdasági életében mutatkozó új jelenségek, a városok növekedése és az áru- és pénzviszonyok kifejlődése rányomta bélyegét az egyházi intézmények gazdasági rendjére is. Az egyes egyházak és kolostorok abból a célból, hogy minél több piacra vihető terményhez jussanak,

tevékenyen részt vettek az európai kereskedelemben. Hatalmuk biztosítására az egyes egyházi szervezetek egymással — főleg szerzetesek útján — levelezési kapcsolatokat létesítettek, amelyek nemzetközi jelleget is öltöttek.

A kolduló rendek szerzetesei alamizsnából éltek, a városokban és a falvakban bolyongtak, prédikálva elvegyültek a tömegben. Főleg e kolduló barátok gyakori és messzi vándorlásaik során az egyház küldeményein kívül magánosok üzeneteit is továbbították.

Az egyetemi posták

A keresztes hadjáratok, a városok fejlődése, a kereskedelmi utazások kiszélesítették az európaiak látókörét. A XII-XIII. században a tudnivágyás egyre nagyobb lett. Sok európai városban egyetemet alapítottak.

Az egyetemek megtalálták az üzenet-, a hír- és a csomagközvetítés megfelelő formáját.

Franciaországban a XII. században Párizsban alakult meg az egyetem. A párizsi egyetemen tanuló fiatalok VII. Lajos (1137−1180) uralkodása alatt saját postaszervezetet hoztak létre. Lóváltóállomásaik eleinte nem voltak, hanem csupán gyalogos futárok közlekedtek. 1296-ban, majd 1315-ben különös kiváltságokkal ruházták fel a párizsi egyetemi postát.

Az egyetemi posta élén az ún. „nagyhírnök” állott, ő vezette a központi postahivatalt. A tanulók küldeményeit a „nagyhírnök” vette fel és róluk elismervényt adott. A nagyhírnöktől vette át a tanulóifjúság a számára érkezett leveleket, csomagokat vagy pénzküldeményt. Fizetése meghatározott viteldíjakból állott, viszont köteles volt az intézmény fenntartásáról és üzemeltetéséről gondoskodni.

A futár neve „kis” vagy „repülőhírnök” volt. A párizsi egyetemi posta később lovasfutárokat alkalmazott, sőt szekerekkel utasokat is szállított. Vonalai Párizsból a nagyobb városok érintésével Svájcon át Itáliába, Spanyolországba, a német államokba, Flandriába, illetőleg Hollandiába nyúltak.

A párizsi egyetemi posta volt tudtunkkal az első postaintézet, amely a küldeményekről felvételi elismervényt adott és a küldeményeket átvételi elismervény ellenében kézbesítette. Működése 1719-ben szűnt meg.

A párizsi egyetemi postán kívül más egyetemi posták is voltak. Az egyetemi posták egymással összeköttetésben állottak.

A POSTA A TŐKÉS TÁRSADALMI RENDRE VALÓ ÁTMENET IDEJÉN

Az első nagyszabású európai postai szervezetet a Habsburg-uralkodóház hozta létre. A XV. század elején a Habsburg-család hatalma már Ausztriára, Magyarországra, Belgiumra, Hollandiára, Észak-Olaszországra és Spanyolországra terjedt ki. A Habsburg-család csakhamar felismerte, hogy hatalmas birodalmát csak jól szervezett és kitűnően működő postai intézménnyel tudja kielégítően kormányozni. A postai szervezet része volt a hatalmasan fejlett hadigazdálkodásnak, és céljai természetesen ennek megfelelően elsősorban kormányzati jellegűek voltak. A fejlődés, a gazdasági élet tőkés átalakulása is mindinkább igényelte, hogy valamilyen módon egy átfogó, jól kiépített hír-

szolgálati (postai) intézmény jöjjön létre, amely a kereskedelmi és egyéb magángazdasági érdekek kielégítését is szolgálja. Kézenfekvő volt, hogy a meglevő kormányzati posta vegye magára ezt a feladatot is. A Habsburg-ház uralma alatt álló területen az említett feladatot a Thurn-Taxis család oldotta meg. A Thurn-Taxis féle posta már 1519-től kielégítette a magánfelek és a kereskedők szükségleteit.

A Thurn-Taxis család postája hatalmas, jól megszervezett és pontosan közlekedő postaintézmény volt Európában. Előre megállapított viteldíjat kezdetben nem szedtek, hanem a levelek viteldíját a feladó és a postamester szabad egyezkedés útján állapította meg.

A császári színeket és címert viselő postalegények csak nappal közlekedtek. Nyáron legalább 7, télen 6 mérföldet (egy mérföld 7,5 km volt) voltak kötelesek naponként lóháton megtenni. Az időpontot feltüntető postacédulával indították el őket, amelyet a főkancellár vagy titkára írt alá.

A postalegényeknek egy mérföldet másfél óra alatt kellett megtenniük. Ha a levélen „instantia" felírást alkalmaztak, egy mérföldet egy óra alatt jártak meg.

A posta hetenként egyszer, a fontosabb útvonalakon kétszer közlekedett meghatározott menetrend szerint. A rendes posta neve „ordinaria" volt, míg az alkalomszerűen közlekedő postát ,,stafétá"-nak (estaffetának) hívták.

A leveleket nem hordták ki a címzett lakására, hanem kifüggesztették a postahivatalok ablakában.

Bármily kitűnően is működött a Taxis-posta, az egyes városok, a kereskedővilág és az iparosok úgy látták, hogy üzleti érdekeiket saját városi magánpostáikkal jobban, gyorsabban és eredményesebben tudják kielégíteni. Az a tény, hogy a Thurn-Taxis család postája erős állami ellenőrzés alatt állott, nem volt az üzletemberek, városok ínyére.

Különösen a német kereskedővárosok támadták sokszor a Thurn-Taxis család működését, annak kiváltságában saját jogaik sérelmét vélték felfedezni.

Csakhamar felmerült annak a szüksége, hogy a Thurn-Taxis család postáját magából a császári udvarból védjék meg. III. Ferdinánd 1637-ben postapátenst bocsát ki. A pátensben a Thurn-Taxis féle postát a birodalom területén mindenkire kötelezővé teszi, és az egyéb küldöncjáratok fenntartását, a postakürt jogosulatlan viselését és használatát a postajog védelme céljából szigorú büntetés terhe alatt megtiltja.

A postapátens azonban írott malaszt maradt. 1644-ben pl. III. Ferdinánd Nürnberg városa ellen kénytelen volt tiltó parancsot kibocsátani, amelyben eltiltotta a várost saját városi postájának fenntartásától és arra kötelezte, hogy a jövőben egyedül és kizárólagosan a Thurn-Taxis féle postát vegye igénybe.

Mindezen intézkedések ellenére a Thurn-Taxis család hűbérjogát Szászország, Braunschweig, Lüneburg, Oldenburg, Mecklenburg, Brandenburg, Poroszország, továbbá Köln, Nürnberg és Frankfurt nem ismerték el, és forgalmuk ellátására továbbra is önálló postát tartottak

A Thurn-Taxis posta az utasoknak eleinte hátaslovat, később kocsijaikhoz előfogatot adott, majd saját kocsijaival és gyorskocsikkal szállította az utasokat.

A Thurn-Taxis család postája és a városi posták mellett különösen a német

területeken már a XV. században feltűntek a mészárosok postái. A mészárosok ugyanis faluról falura, városról városra járva vágómarhák beszerzése céljából elvállalták, hogy a lakosság leveleit, kisebb küldeményeit magukkal viszik és a címzetthez eljuttatják. A lakosság megbízhatónak tartotta őket és ennek köszönhetik, hogy pl. egyes délnémetországi városok egyenesen kötelességükké tették a postai szolgálat ellátását. Némely dél-német területen még utasok szállításával is foglalkoztak. A levelek és az utasok szállítási díját a hatóságok előre megállapították, és azt áthágniuk nem volt szabad.

A mészárosok kezdetben csengettyűszóval, majd 1615-től a marhák szarvából készült kürt fúvásával jelezték megérkezésüket, mire az emberek köréjük sereglettek és átvették az érkezett vagy átadták a továbbítandó leveleket.

A TŐKÉS TÁRSADALMI REND POSTASZERVEZETE

Az idők folyamán a hírközvetítés terén a hadi és kormányzati érdekek mellett mindinkább kidomborodik a postaintézmény közgazdasági és kulturális jellege. A nemzetek egyre több ponton keresik az egymással való gazdasági és kulturális érintkezés lehetőségeit, amelyek között első helyen szerepel a posta. A posta fejlődésének biztosítása érdekében az államok csakhamar a postát egymásután regálénak nyilvánították. Ez azt jelenti, hogy az állam területén postát csak az állam szervezhet és tarthat fenn, és hogy bizonyos küldeményeket üzletszerűleg csak az állami posta vehet fel és kézbesíthet, továbbá, hogy aki az államnak ezt a jogát megsérti, büntetendő cselekményt követ el.

A gőz felhasználása a közlekedési eszközök hajtására óriási változást hozott a postaforgalom lebonyolításában. Legelőször a gőzhajót használták fel a postaszállításra. Svédországban és Oroszországban már 1824-ben postát szállítottak gőzhajón. Nemsokára a postahajók kéményei mindenütt ott füstölögtek a vizeken, ahol azelőtt a posta csak a szél járásának volt a játékszere. Mindezek az események fokozták a bizalmat a posta iránt. Ez megmutatkozott a tengerentúli levelezés gyors növekedésében. Az első hajó, amelyen postahivatal működött 1890. április 10-én Brémából indult el New Yorkba.

A vasutak feltalálásával a posta a szárazföldi közlekedésben is új helyzet elé került. A vasút gyorsabb, modernebb volt. Üzeme nem függött az időjárástól, és kényelme összehasoníthatatlanul nagyobb volt a delizsánszénál. Ahol a vasút megjelent, elhalkultak a delizsánszok kedves kürtjelei és a gőzmozdony éles sípja váltotta fel azokat.

A posta nem tudott konkurálni a vasúttal. Választania kellett, hogy vagy átengedi a postaforgalom lebonyolítását, vagy felhasználja a vasutat a postaküldemények szállítására. A posta ez utóbbit választotta.

A legtöbb országban a személyszállítás a posta előjoga, kiváltsága volt. Az államok arra kényszerítették a vasutat, hogy az előjogról való lemondás ellenében ingyen vállalja el a postaszállítást. A vasút tehát szállította a postát sok súrlódás, civakodás közepette. A súrlódásra, civakodásra főleg az adott okot, hogy a vasút nem tudta a postakezelés miatt az előírt menetrendjét tartani. A késések napirenden voltak, az utasok bosszankodtak. Ugyanis az egyes vasúti állomásokon kb. 14−15 levélzárlatot kellett átvenni és még többet leadni.

Az angol Karstadt Frigyesé az érdem, aki ezt a helyzetet gyökeresen megváltoztatta. Karstadt 1837-ben azt javasolta az angol postaigazgatásnak, hogy minden állomáson csupán egy zárlatot vegyenek fel és adjanak le, a levélpostai anyagot pedig útközben dolgozzák fel állomásonként. Az angol posta a javaslatot megvalósította, és az első mozgópostakocsi 1838. január 6-án indult el London és Birmingham között. Lassanként — az új kezelés előnyeit megismerve — az egyes postaigazgatások egymásután bevezetik a mozgópostaszolgálatot.

A posta a technika fejlődésével állandóan lépést tartva, az automobil feltalálása után nemsokára a gépkocsit is hasznosítja a postaszolgálat területén. Az 1900-as évek elején már számos ország vezeti be a gépkocsit a postaszolgálatba. Magyarországon — a világon először — 1900-ban használtak automobilt levélgyűjtő szolgálatra.

Sok országban a posta gépkocsival még napjainkban is bonyolít le személyszállító forgalmat.

A légi közlekedés megvalósulásával hihetetlen mértékben meggyorsult a postaküldemények szállítása. 1870-ben kényszerhelyzetből keletkezett az első légiposta a francia-német háború idején. A németek ugyanis Párizst teljesen körülzárták, Párizs az ország többi részével csak léggömbök és postagalambok segítségével tudott érintkezni.

A postaküldemények rendszeres légi szállítását 1912-ben Németországban kísérelték meg először a Bork-Brück-Mannheim-Heidelberg-Frankfurt am Main-Darmstadt-i vonalon.

Az utóbbi évtizedekben a repülőtechnika óriási fejlődése következtében egymásután kerültek bevezetésre a rendszeresen közlekedő légipostajáratok.

A levélbélyeg előzményei, A penny-portórendszer és a levélbélyeg behozatala

A legrégibb postai értékcikk XIV. Lajos francia király (1643−1715) idejében Franciaországban volt használatban. Az egyetemi posta és az állami posta versengése idején, kizárólag Párizs helyi forgalmának ellátására Vélayer államtanácsos és Nogent gróf 1653-ban helyi postát szervezett. Párizs városának különböző részein levélgyűjtőszekrényeket állítottak fel, és a feladásra kerülő postaküldeményekre nézve bérmentesítési kényszert és egységes levélportót hoztak be. A posta 1 sou értékű és „Port payé, le . . . jour du mois de . . . Tan 1653 (Portó fizetve 1653 . . . hó . . . napján) feliratú, a küldemények átfogására alkalmas papírszalagokat hozott forgalomba. A szöveget a feladó kézírással töltötte ki. Ezekkel a szalagokkal azután a feladni szándékozott levélpostai küldeményeket át kellett kötni. Ebből a célból a szalagokat vagy ráragasztották, vagy rátűzték a levelekre, úgyhogy a postaalkalmazottak a levélgyűjtőszekrények kiürítése után azokat a levelekről könnyen leszedhették. Aki a választ is meg akarta fizetni, vásárolt még egy ilyen szalagot, éppúgy, amint az később a válasz-levelezőlapoknál történt. Arra nézve nincs adat, hogy a szalagok értékbenyomattal el voltak-e látva vagy sem.

Vélayer postareformja igen rövid életű volt, mert már 1662-ben egy Presdeseigles nevű kereskedő kapta meg a kizárólagos postaszállítási jogot Párizs város területére anélkül, hogy ettől az időtől kezdve előre fizetett postai értékcikk használatáról tudnánk.

Az első posta, amely kifejezetten használt küldeményeinél a bérmente-

sítési díj lerovását feltüntető feljegyzést, London városi postája volt 1683-ban. Ugyanis a felvett leveleket a bérmentesítési díj lerovásának jeléül háromszögű bélyegzővel látták el. A bélyegző a „Penny post paid" felírást és a felvevőhivatal kezdőbetűjét tüntette fel. Emellett a bélyegző mellett még egy külön kis kör- vagy szívformájú bélyegzővel a feladási időt nyomták rá a levélborítékra. A londoni városi postának ez a berendezkedése kb. 160 évig volt életben, mindaddig, amíg 1840-ben Sir Rowland Hill a tulajdonképpeni levélbélyeg és a modern angol posta megteremtője átszervezte az egész postaintézményt.

A nemzetközi posta

Az egységes nemzetközi hírközlési kapcsolatok létrejöttét sokáig akadályozták az egyes országok bonyolult belföldi postaszabályai és különböző díjszabási rendszerei. A postabélyeg bevezetése után is a nemzetközi forgalom pénzügyi elszámolása rendkívül nehézkes elvek alapján történt. Különböző súlyegységek, változó súlyfokozatok, eltérő és főleg igen magas díjtételek alapján kellett a díjakat kiszámítani olyannyira, hogy egy több országon átmenő külföldi levél díjának megállapítása komoly feladatot jelentett.

A tőkés gazdálkodási rendnek azonban kevésbé bonyolult nemzetközi összeköttetésekre volt szüksége. Felmerült ezért a nemzetközi postaforgalom egységes szabályozásának kérdése. Sürgette a rendezést a nemzetközi távíróforgalom fellendülése is.

Először a távíróforgalom területén jött létre egyezmény. 1849-ben Ausztria, Poroszország és Szászország egyezményt kötöttek egymással a távíróforgalom szabályozása céljából. 1850-ben megalakult a Német-Osztrák Távíróegyesület. 1855-ben létrejött a Nyugat-Európai Távíróegyesület is.

1868-ban a Világtávíró Egyesület Nemzetközi Irodája Bernben megkezdte működését, miután ezt megelőzőleg (1865) a francia távíróigazgatás kezdeményezésére megalakították a Nemzetközi Távíró Egyesületet.

1850-ben a postaforgalom területén megalakították az ún. Német-Osztrák Postaegyesületet. Ez az egyesület valamennyi német államot közös postaterületté fogta össze. De már egy év múlva felmerült egy európai postaegyesület megalkotásának az eszméje. A kezdeményezés azonban akkor nem tudott megvalósulni.

Az általános nemzetközi postaegyesület megalkotása felé az első eredményes lépés akkor történt meg, amikor 1862-ben Párizsban 15 állam részvételével összeült az első nemzetközi postaértekezlet, amelyen a világ vezető államainak zöme képviselve volt.

Stephan német főpostamester 1868-ban javasolta, hogy hívják össze az Egyetemes Postakongresszust, amelyen külön egyezmények helyett egységes szerződést kössenek. Végre 1874-ben Bernben hívtak össze a postakongresszust. Ezen az európai országok, valamint az Egyesült Államok, Egyiptom és még néhány Európán kívüli ország kiküldöttei vettek részt. A kongresszuson részt vevő országok a nemzetközi postaforgalom rendezése szempontjából nagy

jelentőségű alapelvekben egyeztek meg.Az alapelvek a nemzetközi postaforgalomban mérsékelt összegű levéldíjak és egyszerű súlyfokozatok bevezetésére, a beszedett levéldíjakról való elszámolás megszüntetésére, végül a levélposta szabad és ingyenes átszállítására irányultak.

A kongresszuson részt vevő országok megkötötték az első Egyetemes Postaegyezményt, megalakították az Általános Postaegyesületet, amelynek később Egyetemes Postaegyesület (Union Postaié Universelle) lett a neve.

1875-ben Bernben megkezdte működését az Egyetemes Postaegyesület Nemzetközi Irodája.

Az első Egyetemes Postaegyezmény határozatai ledöntötték azokat a korlátokat, amelyek a nemzetközi forgalom kifejlődését akadályozták. Legfontosabb rendelkezései ma is életben vannak:

1. A levelekre igen mérsékelt összegű egységes díjat vezettek be. A díjazás szempontjából a levéldíj első súlyfokozatát egységesen 15 grammban állapították meg. (Később a súlyfokozatot 20 grammra emelték.) A díjszámításnál a távolságot nem vették figyelembe.

2. Kimondották, hogy a külföldre szóló levelek díját a beszedő ország megtartja magának.

3. Az egyezményt aláíró országok a levelezések kölcsönös kicserélése céljából egységes postaterületet alkotnak és ezen az egész területen a küldemények átszállításának szabadságát biztosítani kell. Az átszállítási díjat igen mérsékelt összegben állapították meg.

A Nemzetközi Iroda szaklapot szerkeszt Union Postale címmel, amelyben a cikkek az alábbi nyelveken jelennek meg: francia, német, angol, arab, kínai, spanyol, orosz.

Az egyesület hivatalos nyelve a francia nyelv.

A Nemzetközi Távíró Egyezményt, illetőleg későbbi nevén Nemzetközi Távközlési Egyezményt szintén fokozatosan csaknem valamennyi ország aláírta és ezzel határozatait elfogadta. Ezek az egyezmények a távközlési forgalom lebonyolításának akadályait hárították el, és biztosították a forgalom továbbfejlődését.

A Nemzetközi Távközlési Egyesület székhelye Genf. Feladata a nemzetközi együttműködés biztosítása és kiterjesztése valamennyi távközlési szolgálat fejlesztése és ésszerű felhasználása érdekében, a műszaki berendezések fejlesztésének és leghatékonyabb kihasználásának előmozdítása.

A Nemzetközi Távközlési Egyesület hivatalos nyelvei: az angol, a francia, a kínai, az orosz és a spanyol nyelv.

Az Egyesület főtitkársága „Journal UIT” címen szaklapot ad ki francia, angol és spanyol nyelven.

A távközlés fejlődése a XVIII. századtól napjainkig. A Chappe-féle távíró

Szerte a világon a posta látja el a távközlési szolgálatot is. Ezért röviden megemlékezünk a modern távközlés kezdetéről és fejlődéséről is.

A francia forradalom alatt jött létre a Chappe-féle szemafor-távíró. A Claude Chappe által szerkesztett távjelző készülék három mozgatható kar-

ból állt,amelyek segítségével a meghatározott jelekkel egész szavakat, sőt mondatokat lehetett jó látási viszonyok között nagy távolságokra továbbítani. A távjelző berendezéseket messziről is jól látható, kiemelkedő helyekre, magas házakra építették. A jelzőállomások egymásnak közvetítették a jeleket. Ezt a távírót tekinthetjük a mai távíró ősének. Chappe találmányát telegráfnak vagyis távírónak hívták.

Az első távjelző vonalat 1794-ben a Párizs-Lille útvonalon rendezték be és az 134 km hosszú távolságon 22 jelzőállomással rendelkezett. Jó időjárási viszonyok között egy jel egy perc alatt 100 km-nél hosszabb utat is megtett. Chappe készülékének emlékét a mai napig megőrizte a vasúti szolgálatban használt szemafor-készülék.

A villamosság felhasználása a távjelzésben

A villamosság felfedezésével a társadalom és a gazdasági élet óriási átalakuláson ment keresztül. A gazdasági fejlődés parancsolóan sürgette, hogy az egymástól távolfekvő országok nagy ipari és gazdasági gócai egymással állandó, megbízható és gyors érintkezést tartsanak fenn. Az általános használatra alkalmas elektromos távközlő eszközök megteremtik a nemzetközi és transzkontinentális érintkezés műszaki lehetőségeit.

A villamosság jeladásra való felhasználásával a XIX. század elején többen is foglalkoznak. Az első jelrögzítő távírókészüléket azonban az amerikai Morse készítette 1832-ben. Az első Morse-távíróvonal Washington és Baltimore között 1844-ben nyílt meg. Ugyanebben az évben már Oroszországban és Németországban, majd egy évvel később Franciaországban és Ausztriában, 1847-ben pedig Magyarországon is megépítették az első villamos távíróvonalat.

Nemsokára a táviratozás fejlesztésének fő célja a sebesség növelése és az adás, valamint a vétel munkájának megkönnyítése volt. Ennek megfelelően keletkeztek a különböző betűnyomtató távírógépek. A legnagyobb elterjedést Hughes 1855-ben szabadalmaztatott betűnyomó távírókészüléke érte el.

Alexander Graham Bell amerikai süketnéma-iskolai tanárnak egy napon az az ötlete támadt, hogy olyan készüléket szerkeszt, amelynek segítségével a süketek is észlelhetik a hangokat. Lényegében arról volt szó, hogy Bell „műfület” akart szerkeszteni. Figyelmesen tanulmányozta tehát az emberi fület és kísérleteket végzett. Kísérletei közben 1875-ben egy olyan készüléket szerkesztett, amelyen az emberi beszédet kisebb távolságra közvetíteni lehetett. Bell készülékét Edison, majd később megint más tudósok és gyakorlati szakemberek tökéletesítették.

Az első távbeszélőkészülékek csak közvetlen összeköttetésekre szolgáltak. Puskás Tivadar (1844−1893) magyar feltaláló vetette fel először azt a gondolatot, hogy közvetlen összeköttetések helyett a távbeszélőkészülékeket egy központtal kössék össze. Ilyen módon lehetővé vált, hogy a központba kapcsolt valamennyi távbeszélő előfizető egymással beszélhetett. Puskás Tivadar elképzelése alapján 1877-ben Bostonban megnyitották az első távbeszélőközpontot. A távbeszélő ezzel a gazdasági, üzleti és állami életben megkezdte hódító útját.

Az emberi elme teremtő ereje a világkultúra egyik legszebb fejezetét a

rádiótechnikában alkotta meg. Az emberiség ősi vágya: tértől és időtől függetlenül közlekedni, ha nem is testileg — gondolatban — óriási léptekkel tör előre a drótnélküli energiaátvitel eszközeivel.

Hertz 1888-ban fedezte fel az elektromos hullámokat. A Hertz hullámok tulajdonságait kutatva Popov orosz fizikus a kohérer felhasználásával megszerkeszti a világ első rádióvevő készülékét 1893-ban, és rájön az antenna jelentőségére. Popov találmányát 1895. május 7-én mutatja be Pétervárott. A Szovjetunióban május 7-ét a rádió napjaként ünneplik. A már ismert eredmények felhasználásával 1895-ben kezd kísérletezni a 21 éves olasz Marconi, aki a rádiótáviratozás egyik legfőbb kifejlesztőjévé vált.

Magyarországon az első drótnélküli távírót 1914. október 1-én helyezték üzembe.

A műsorszóró rádiót, továbbá a technika legújabb vívmányát, a televíziót is a hírközlés ágai közé soroljuk. Az utóbbi évtizedekben mindkét szolgálati ág hatalmas fejlődést ért el. A televíziónak egyik jelentős úttörője volt a magyar Mihályi Dénes (1894−1953), aki 1928-ban mutatta be a berlini rádiókiállításon szeléncellát alkalmazó televízió készülékét.

A SZOCIALISTA POSTA

Ma már a világ óriási területein építik a szocializmust és ott a postaintézmény mindenütt új — a kapitalista postától eltérő — arculatot kap.

Az utóbbi években a szocialista országok egymás közötti politikai, gazdasági és kulturális kapcsolatai hatalmas lépésben fejlődnek és a hírközlés számára egyre növekvő igényeket támasztanak. Ezeket az igényeket a tőkés gazdasági rendszer alapján működő postai és távközlési világszervezetek keretei között kielégíteni nem lehet.

A hírközlés együttműködési szervezete ,,A Szocialista Országok Együttműködési Szervezete a posta és távközlés terén” (OSzSz) 1957-ben alakult meg Moszkvában.

E szervezet célja főbb vonásokban a szocialista országok között a postai és távközlési kapcsolatok kiszélesítése; a forgalom kiterjesztése; a forgalom-lebonyolítás módszereinek tökéletesítése; a forgalom lebonyolítására szolgáló berendezések és összeköttetések tervezési és szerkesztési kérdéseinek összehangolása; a rádió- és televízió-műsorcserék fokozása; a műszaki-tudományos tapasztalatcserék elősegítése; a postaforgalom terén a gépesítés, automatizálás, és ezek alapján a leghaladóbb technológia bevezetése és végül a szocialista gazdasági és társadalmi rendszer kívánalmainak megfelelő díjszabások kialakítása. A célkitűzések igen nagyszabásúak és amint látjuk, felölelik az egész postai és távközlési szolgálatot, annak legfontosabb kérdéseivel együtt.

A szervezet legfőbb szerve a postaügyi miniszterek értekezlete, amelyet két évenként, mindig más szocialista ország fővárosában hívnak össze. A jogszabály alkotás számára ez a forma kétségkívül nagy rugalmasságot biztosít, mert a határozatok a postaigazgatások legfőbb vezetőinek jelenlétében és jóváhagyásával jönnek létre, azok végrehajtása tehát bürokratikus akadályokba nem ütközhet.

Az OSzSz szervezet központi irodát vagy más központi szervet nem tart

fenn. Már az első miniszteri értekezleten az a elöntés született, hogy a két miniszteri értekezlet közötti időben az OSzSz ügyeket az a postaigazgatás gondozza, amelynek feladata a legközelebbi miniszteri értekezlet megrendezése.

Az OSzSz szervezet fennállása óta igen eredményes munkásságot fejtett ki, számos nehéz probléma megoldását mozdította elő és nagy segítséget nyújtott a szocialista országok postai és távközlési szolgálatának fejlesztéséhez. Az eddig tartott miniszteri értekezletek mérföldkövekként jelzik azt a haladást, amelyet ezek az országok a hírközlési kapcsolatok megszilárdítása terén megtettek.

A postaforgalom terén a szocialista országokat főképpen a postaszolgálat munkafolyamatainak gépesítése, illetőleg automatizálási lehetőségei érdeklik. A postakezelés lebonyolítását elősegítő gépi berendezések közül már sok működik. Ezekre vonatkozólag elsősorban az egységesítés kérdése merül fel.

Az 1961-ben Varsóban tartott miniszteri értekezleten a postaforgalom számára alkalmas gépek közül a következőket tárgyalták: értékcikk- és hírlapárusító automaták, postautalvány-felvevő és könyvelőgép, levélpostai küldemények számára rendező és bélyegzőgép, a levélpostai küldemények és csomagok számára szétosztó (irányító) gép. Feladatul tűzték ki az egységes mozgópostakocsi-típus kialakítását és a nemzetközi forgalomra a konténer-szállítás feltételeinek kidolgozását.

A postakezelés gépesítésével szorosan összefügg a postai küldeményekre vonatkozó szállítási feltételek, illetőleg szabályok kérdése. Ezeket a szabályokat akkor hozták, amikor még a postai küldemények feldolgozására gépeket nem használtak. A bonyolult és sok kivételezéssel terhelt szabályozás, sőt díjszabás is akadályát képezi a gépesítés kiterjesztésének valamennyi postai küldeményre. A szocialista országok postáinak törekvése ezért arra irányul, hogy a postai küldemények szállítási szabályait egyszerűsítsék és egységesítsék. A gépesítés előnyeit csak akkor lehet optimálisan kihasználni, ha minél nagyobb számú postai küldeményt tesznek alkalmassá gépi feldolgozásra. Azonos feltételek alapján működő gépekhez egységes szabályok alapján készített postai küldemények a legalkalmasabbak.

A postai szabályok egyszerűsítésének, egységesítésének és a gépi berendezésekhez való alkalmazásuknak kérdésével a varsói értekezlet foglalkozott: a postai küldemények alakjának, borítékának szabványosítási kérdéseivel, a gépi feldolgozás céljaira alkalmas címzés rendszerével, a levélpostai küldeményfajok számának csökkentési lehetőségeivel és a díjszabás egyszerűsítésével.

A célkitűzéseknek megfelelően a szocialista országok működésüket tovább folytatják és ennek eredménye egyre jobban megmutatkozik.

Második fejezet

A POSTA TÖRTÉNETE MAGYARORSZÁGON

A MAGYAR POSTA A KORAI FEUDALIZMUS IDEJÉN

Őseink vándorlásaik során a tűzzel, füsttel való jelzés mellett valószínűleg éltek a hírközlés legősibb formájával: az emberi hang, a továbbkiáltás útján történő hírközléssel is. Ez így volt valamennyi nomád népnél és egészen bizonyosan így volt a népvándorlás viharában tovasodródó magyarságnál is. A magyarság szilaj, katonailag jól szervezett nép volt. Hol védekezett, hol támadott. De katonai műveleteket és főleg sikeres katonai műveleteket nem folytathatott volna, ha nem rendelkezik megfelelően kiépített és megbízható hírközlő szervekkel. Tudjuk a történelemből, hogy Árpádtól kezdve fejedelmeink mindenkor pontosan és gyorsan értesültek minden olyan eseményről, amely az országra nézve fontos volt. Tudták előre nemcsak a szomszédos, hanem még a távollakó népek harci készülődését is, sőt az Ázsiából bevándorló népek közeledéséről is mindig aránylag nagyon gyors értesülést szereztek és nem egyszer velük összeköttetésbe is léptek. Váratlan támadás ritkán érte őseinket, az ő támadásaik azonban csaknem kivétel nélkül váratlanok voltak. Ez ismét csak azt bizonyítja, hogy őseink hírszolgálata igen fejlett, gyors és megbízható volt.

A honfoglalás után a nomád pásztorkodásnak vége szakadt. A feudális magyar állam megszervezéséért I. (Szent) Istvánnak (997−1038) súlyos és véres harcokat kellett vívnia. A létrejövő hatalomnak viszont jól szervezett hírközlő intézményre volt szüksége. A hírközlő szervek tudósítottak egyrészt a lázadásokról, másrészt hírt adtak a külső veszélyekről is. Ez a szervezet vitte a leveleket és az ajándékokat az idegen uralkodónak vagy hozta az üzeneteket a messzi országokból. De szükségessé tette a hírszolgálat kifejlesztését a kereszténység terjesztése, az egyházak szervezése is. Istvánnak a megmutatkozó ellenállások miatt is szoros érintkezésben kellett állnia az egyházmegyékkel. Ezért sűrűn járták az utakat a futárok és hozták-vitték a híreket a püspököktől, apátoktól.

A hírszolgálat részben egyszerű, részben gyorsított volt. Az egyszerű hírszolgálat lebonyolítása rendszerint váltott lovakon, néha szekéren, olykor gyalog történt. Lebonyolítóit folyóknak (cursores), hírmondóknak (nuntii), követeknek (legati) és hirdetőknek (praecones) nevezték.

A hírek gyorsított továbbítása hallható és látható módon, hangokkal, valamint jelekkel történt. A hangközlés eszközei dobok, harangok (a későbbi korban hírágyúk és hírpattantyúk), kürtök, valamint az emberi hang (továbbkiáltás) voltak. A jelközlés tűzzel, füsttel, zászlókkal, valamint véres kard körülhordozásával történt.

A tulajdonképpeni futári teendőt a király szolgálatában szabad emberek végezték. A királyi szolgálatba szegődött szabadok nagy száma biztosította a hírszolgálat szükségleteinek kielégítését.

A király futárai (futókövetei) lóháton közlekedtek és gyakran megfordultak a külföldi uralkodók udvarában is, ahová rendesen üzeneteket vittek. A futárokat a jó hírért gyakran bőkezűen megjutalmazták.

A futóköveteknek rendes lóváltóállomásaik nem voltak, de a legrégibb időktől fogva joguk volt ahhoz, hogy útközben bárkinek a lovát elvegyék, akár hátasló volt az, akár pedig szekeret húzott. Joguk volt továbbá útközben a községektől is lovat követelni, továbbá szállást, élelmezést és takarmányt igényelni (descensus). A hírvivők e jogukkal nemcsak éltek, hanem gyakran visszaéltek, úgyhogy számos panasz merült fel ellenük.

A futárokról először I. (Szent) László (1077−1095) törvényeiben találunk rendelkezést.

I. László III. könyvének 14. fejezetében foglalt törvény a következőket mondja: „Ha valaki futókövetektől elhagyatott lovat fog el, három hétig mutogassa a templomnál vagy a sokadalomban és ha gazdája nem kerül, adja a király szedőjének."

Ugyanez a törvény 28. fejezetében a következőképpen intézkedik: „Futókövet egy se merje a harmadik falun túl elvinni a lovat, és sem a templomba, vagy a püspök avagy ispán udvarába igyekező emberek, sem papok vagy egyházi személyek lovát el ne vegye, a szekerekből ki ne fogja.

1. § Máskülönben akármicsoda lovat talál, elveheti, hogy a király követsége hamarább járjon.

2. § Aki pedig a futókövetet megveri, 55 pénzzel, aki kantárszáron fogván visszatartja, 10 pénzzel bűnhődik."

Kálmán király egy másik törvényben a futár egy-egy napra szükséges élelmezésének értékét 5 dénárban szabta meg, hogy ezzel az utasok megzsarolásának elejét vegye.

A futárok mellett hírszolgálati teendőket láttak el a praecok is. ők voltak azok, akik a piacokon és a vásárokon az ispánok parancsait kihirdették. A XIV. században a praecokat kikiáltóknak, illetőleg régi magyar nevükön várkurjantóknak hívták.

A praecok eredetileg rabszolga eredetűek voltak, akiket erre a foglalkozásra apáról-fiúra köteleztek az egyes vármegyékben. Fejük a vármegyékben a főhírnök vagy hírnöknagy (börtönnagy) volt, kit mindig a vár előkelőbb várjobbágyai közül állítottak élükre.

A vármegyei praecoktól teljesen függetlenek voltak a királyi praecok, akiknek feje a comes praeconum (hírnökök ispánja) volt. Ez igen előkelő állás volt. így pl. 1263-ban, amikor IV. Béla fiával, V. István ifjabb királlyal kibékült, a két királynak a békepontokra tett esküjénél az országnagyok között szerepelt Pobor is, mint a praecok feje.

A XII. században III. Béla (1173−196) hivatalos ügyekben az írástudatlan nemesség tiltakozása ellenére elrendelte a kötelező írásbeliséget. Ez az intézkedés előmozdította a levelezés és az írástudás elterjedését.

A futárok a XII. század vége felé rendesen már nemcsak szóbeli üzenetet, hanem írásbeli intézkedéseket is közvetíthettek.

Az írástudás különben csak nehezen és nagysokára honosodott meg. Századokkal később is, Mátyás király idejében a legelőkelőbb nemesek még a nevüket sem tudták leírni.

III. Béla uralkodásától kezdve hirtelen megszaporodtak az oklevelek. A XHI. században már az egy-egy évről fennmaradt okiratok is tekintélyes számra rúgnak, míg az előző kort „oklevéltelen" kornak is nevezik. Mindezekből következik, hogy a hírszolgálat feladatai is tetemesen megsokasodtak.

A hírszolgálat ellátásának részesei voltak a parasztok is. A dömösi apátság 1138. évi oklevele szerint a parasztok kötelesek voltak rendszeresen fuvarozni és ellátni a hírszolgálatot, üzeneteket, leveleket gyakran több napi járóföldre továbbítani.

Tekintélyes hírszolgálati intézményt épített ki magának az Egyház. Így pl. kitűnő hírszolgálati szervezet létesült a XIII. század elején a pannonhalmi apátságban. Pannonhalmának külföldet is járó hivatásos hírvivői voltak. Az egykori források szerint Oros apát maga is csaknem állandóan utazott és többször még a kanászokat is hírvivői szolgálatra kényszerítette. Gyakran a lovasszolgáknak vagy az úti kápolna szállítóinak lovait adatta hírvivői alá.

A pannonhalmi apátság népei közül a Veszprém megyei Szöllős birtokon lakók hírvivői teendőket is végeztek. Az apátság a hivatásos nuntiusokon kívül népeinek vezető rétegeit: a szabad és lovas jobbágyokat használta rendszeres hírvivői szolgálatra, míg az alsóbb rendűek inkább kisegítőképpen, alkalmilag működtek. Ez a rendszer azzal az eredménnyel járt, hogy az apátság a szükséges hírvivői személyzetet mindenkor saját népeiből állíthatta elő, és sohasem volt kénytelen búcsújárókat, utazó kereskedőket vagy más vándorokat hírszolgálati célokra igénybe venni.

Az apátság hírvivői túlnyomó részben lóháton utaztak. A szükséges lovakat részben az apátság bocsátotta rendelkezésükre, részben a sajátjukat használták. A lovasok és a lovak ellátása is csak meghatározott esetekben terhelte az apátságot, sokszor a hírvivők saját költségükön voltak kénytelenek útjukat lebonyolítani. Nyilvánvaló tehát, hogy a szabad lóváltás és megszállás (descensus) joga az egyház hírvivőit nem illette meg. E jogok hiányában az apátság hírszolgálata csakis abban az esetben fejlődhetett magas fokra, ha az utasok lóváltásáról és szállásáról előzetes gondoskodás történt. Az apátság lovásztelepei egymástól és a monostortól is nagy távolságra, de a főútvonalak közelében voltak elhelyezve.

A XIII. század legelején tehát az egyházi birtokokon kialakult egy réteg, amelynek tagjai a hírtovábbítást illetőleg a levélszállítást hivatásszerűen végezték.

A hírvivők fogadása már a XI. században igazolvány felmutatásához volt kötve. Az igazolás nyugaton igazolólevél, nálunk pecsét, keleten pedig e célra szolgáló emblémák előmutatásával történt.

Az 1086. év körül megtartott első esztergomi zsinat határozataiban azt a rendelkezést találjuk, hogy püspök társához levél és pecsét nélkül követséget ne küldjön. A hírvivőknek igazoló pecséttel való ellátása azt bizonyítja, hogy a nyugati eredetű egyházi hírszolgálat a sajátosan magyar elemeket már fejlődésének kezdetén sem nélkülözte.

A X-XIII. századbeli hírszolgálatot az európai országokban főleg az alkalmi hírvivők túlsúlya és a gyalogos közlekedés túltengése jellemzi. Ezzel szemben a magyar hírszolgálati szervek a lovas hírtovábbítási módot fejlesztették.

A XIII. században a felbomló királyi birtokszervezet már nem biztosítja a királyi hírszolgálati intézmény kereteit. A régi futárok helyébe nagyrészt bérszolgák léptek.

Megváltozik a megszállás (descensus) intézménye is. Minthogy az előkelő emberek, a városok, majd az egész nemesség elhárítja magától ezt a terhet, a megszállás terhe egyedül a jobbágy, a paraszt vállaira nehezedik.

A papság és a nemesség felmentése a tehertől az 1222. évi aranybullával történt. E törvénynek „a nemesek és egyházak jószágának szabadságáról" szóló 3. cikke 1. §-a így- intézkedik: „Hívatlan sem házukra, sem falujukra nem szállunk." Az 1231. évi aranybulla szintén hangsúlyozza a megszállás (descensus) megszüntetését:

„7. cikk 1. §. A nemesek házaira vagy falvaira mink, se lovászaink, se solymáraink, se pecéreink, se szekereseink ne szálljanak azok akarata ellenére.

7. cikk 2. §. Ha pedig akár mink, akár tisztviselőnk bárhol másutt megszállnánk: méltányos árat fogunk fizetni."

A tatárjárás (1241) utáni újjáépítő munkálatok alatt a futárok járása-kelése is nagy mértéket öltött és a nép a postálkodás terhét egyre nehezebben viselte.

A POSTAI SZERVEZET A VIRÁGZÓ FEUDALIZMUS IDEJÉN

Károly Róbert (1308−1342) alatt a hírszolgálat fejlődését egyrészt a központi hatalom átmeneti megerősödésének, másrészt a kialakuló új külpolitika követelményének szemszögéből kell vizsgálnunk.

A király külpolitikájának egyik vezérmotívuma volt az északi szláv országokhoz való közeledés. Ebben az időben Bécsnek már fejlett kereskedelme és árumegállító joga volt. Az árumegállító jog folytán az átutazó kereskedők kénytelenek voltak ott áruikat eladni. Mind a nyugateurópai kereskedők, mind Magyarország királya is más kereskedelmi utakat kerestek, olyanokat, amelyek megkerülik Bécset. Ilyen kereskedelmi utak részben Csehországon, részben pedig Lengyelországon át vezettek Nyugat felé.

Az említett tényezők a hírszolgálat nagyütemű fejlődését és szükségképpen annak megfelelő szervezését vonták maguk után. Az utak mentén lóváltóállomásokat rendszeresítettek, hogy a hírszolgálati szervezet működését megfelelően biztosítsák.

A király udvaránál futárközpontot létesítettek. A futárok zavartalan közlekedéséről és élelmezéséről útközben a községek és a városok gondoskodtak, a futárok szolgálatát pedig bizonyos rendszabályokhoz kötötték.

I. Nagy Lajos (1342−1382) éppúgy mint Károly Róbert szintén jelentős futárszolgálatot tartott fenn, hogy számos intézkedését a földművelés, az ipar és a kereskedelem előmozdítására véghez tudja vinni. Az I. Lajos uralma alatt továbbfejlődő királyi kancellária kiterjedtebb működése is szükségessé tette, hogy a futárszolgálat megbízhatóan és kielégítően működjék.

Lajos király külpolitikája szintén hatással volt a levelezés gyarapodására. A Károly Róbert által Magyarország és Lengyelország között kiépített szövetségi kapcsolatot betetőzte I. Lajosnak lengyel királlyá választása 1370-ben.

A dinasztikus kapcsolatokkal összefogott országok csoportja jól működő, gyors hírszolgálatot igényelt.

Az országban szétágazó közutakon a királyi család tagjainak és az idegen uralkodó családoknak nagyszámú hírvivő-népe utazott, akik költség nélkül bonyolították le útjukat, mert a királyi birtokok népétől ellátást kaptak. A közutakon egyházi, városi és más hírvivők is közlekedtek, de ezek küldőik költségén végezték útjukat. Ha azonban e hírvivők valamelyike a királyi udvarba igyekezett, joga volt királyi birtokon megszállni.

Ebben a korban a hírvivők már csak elvétve töltötték be a szoros értelemben vett hírmondói tisztséget: túlnyomó részben leveleket és írott rendeleteket közvetítettek. A diplomáciai küldetéssel utazó főpapok és főnemesek is legtöbb esetben levélvivői feladatra is vállalkoztak, sőt a kor szokása szerint írott levél nélkül nem is kelhettek útra. E leveleket pergamen-, később papíroslapra írták és azt külső címmel ellátva, gondosan összehajtogatták. Az összehajtogatott lapot zárópecséttel zárták le, vagy esetleg a pecsétet keskeny hártyaszalagra alkalmazták, amelyet az összehajtott lapon átfűztek. Ily módon a levél csak akkor volt felbontható, ha a pecsétet feltörték vagy a szalagot levágták.

Egy 1453. évi dekrétum elrendeli, hogy a király az országgyűlésre hívó leveleket idejében küldje szét, egy 1454. évi dekrétum szerint pedig a főpapok, bárók, előkelők és nemesek mihelyt a főkapitány levelét veszik, azonnal tartoznak hadrakészülten kivonulni. A XV. században Albert király idejéből ismerjük az 1439. évi XVIII. törvénycikket, amely a futárintézmény működéséről szólva úgy rendelkezik, hogy a papság és a nemesség e közteher alól mentesítve legyen, illetőleg a papokat és a nemeseket nem szabad a futárokat terhelő költségekkel, élelemmel, szekerek adásával vagy pogygyász-szállítással megterhelni. Ugyanez a törvény utal arra is, hogy ez viszszaélésként az ő akaratuk ellenére szokásba kezdett jönni. Mindenesetre a nemesség és a papság jobbágyain a teher továbbra is fennmaradt.

Mátyás király (1458−1490) hadjárataiban a sereget követő — lóváltásra berendezett állomásokkal — hadipostákat is szervezett.

Mátyás király futárközpontja Budán volt. Innen hordták szét rendelkezéseit az országba és idehordták a főpapoktól, főuraktól, valamint a városoktól érkezett híreket, leveleket és pénzküldeményeket. A külföldi udvarokkal való levelezést olasz származású futárok vitték. A futárok felett a budai udvarbíró állt. Az ő kötelessége volt az útiköltségek kiosztása, továbbá ő szerezte meg a király engedélyét, ha külföldi követek királyi futárokat kívántak igénybe venni.

Mátyás kapcsolta be a közlekedési szervezetbe a kocsit. Az egyes forgalmas főútvonalakon rendszeres kocsijáratok közlekedtek. A kocsijáratok megállapított lóváltóállomásokkal működtek. Az udvar e kocsi járatokat személyek szállítására sűrűn igénybe vette. Az újrendszerű kocsijáratok főleg a külfölddel közlekedő nagyszámú idegen követek és más külön megbízásban járó küldöttek szükségletét szolgálták, és csak a fővonalakra szorítkoztak, míg a levélközvetítő futárszolgálat, a főútvonalakat kivéve, országosan változatlan maradt, de lényegesen megélénkült.

A rendelkezésre álló adatokból és a kérdés történelmi továbbfejlődéséből ítélve állítható, hogy ezek a kocsijáratok magánvállalkozásban működtek. A kocsijáratok keletkezése tulajdonképpen egy új közlekedési eszköznek, a ,,kocsi"-nak a forgalomba állításával függ össze. Mátyás egyik kedvenc tartózkodási helye Tata volt, ahol királyi palotát is építtetett. Ennek szomszédságában fekszik Kocs község, a Buda -Győr-Bécs útvonalon, itt szerkesztették azt a könnyű, gyors közlekedésre alkalmas járművet, amely onnan terjedt el az egész országban.

Hogy a mai értelemben vett kocsi magyar találmány és Kocs községből ered, arra több bizonyíték van. A pármai Pincharo Esztergomban az esztergomi érsek számadáskönyvét vezetve, az 1487. és az 1489. évek kiadási tételei közé írta le legelőször a kocsi nevét, bár olasz nyelven, de magyar eredete kétségtelenül megállapítható.

A kocsi magyar eredetét számos bel- és külföldi tudós bizonyítja. A kocsi szó egyébként a kocsi használatbavételével egyidőben került megfelelő átalakítással a különféle nemzetek szótárába is.

Bonfini (szül. 1434 körül, meghalt 1503), az egykori jeles történetíró, aki Mátyás király udvari életének szemtanúja volt, ezt írja: „Mátyás király hihetetlen gyorsasággal utazott, úgyhogy gyors szekéren, actuario curru naponkint százezer lépésnyi utat is megtett.” Bonfini halála után 70 esztendővel a latin szöveg actuario curru kifejezését Heltai történetírónk „kocsiposta” szóval fordította le magyarra. A posta szót bizonyára azért használta Heltai, mert a kocsi használatával kapcsolatban egyes vonalakon már rendszeres közlekedésre berendezett lóváltóállomások állottak fenn, amint ilyen postavonalakat akkor a külföldön már fönntartottak, ha nem is kocsival, de lóháton való utazásra és a levelezés szállítására. A legelőször leírt „kocsiposta” nevezetes idézete így szól: „Mátyás király a hová megyén vala, úgy megyén vala, mintha röpülne. Kocsispostán egynyihány száz mélyföldig elment csak kevés napig."

A kocsin való utazás — a nehéz díszhintó kivételével — a XVI. századnál korábban Magyarországon kívül sehol sem volt ismeretes. A XVI. század előtt ugyanis az utazás általában lóháton történt, a postalegény kíséretében.

Mátyás király halálával Magyarország történetének egy rövid időre terjedő, de jelentőségében fontos korszaka zárult le. Mátyás halála után a feudális nagybirtokosok ragadták magukhoz a hatalmat. Ezzel Mátyás valamennyi erőfeszítése és vívmánya a központosított királyi hatalom megteremtése érdekében, szinte egycsapásra veszendőbe ment. Az udvarnál fennállott költséges berendezésekre már nem jutott fedezet. így bomlott fel a futárközpont is, amelynek feladatait különböző állású alkalmi küldöttek vették át.

Lassanként megszűnnek a Mátyás király idejében oly tervszerű előrelátással felállított lóváltóállomások is. A kocsijáratok, amelyek Mátyás király idejében a magyar országutak jellemző színfoltja voltak, még tovább közlekednek, de lényegesen kisebb mértékben és nem menetrend szerint. Mégis postatörténeti szempontból jelentős esemény az a tény, hogy amikor 1490-ben Miksa osztrák főherceg igényt formálván a magyar trónra, seregével előrenyomult Székesfehérvárig, kíséretében Taxis János postamester hadipostát szervezett. Ez volt az első nyoma annak, hogy a Buda-Bécs közötti útvonalon egy idegen posta jelenik meg: a Habsburg-ház — akkor már Európa hírű — Taxis postája.

Az udvari kocsihasználat csökkenése nem vonta maga után egyúttal a levelezés csökkenését is, sőt a hivatalos forgalom különböző intézkedések következtében továbbra is majdnem a régi szinten maradt. Különböző utasítások, illetőleg törvények írják elő, hogy a király az országgyűlés határnapját a főpapoknak, a bárónak és mindazoknak, akik abban érdekeltek voltak, levelek útján hozza tudtára. Levél útján közölte a király minden vármegyével a táborba szállás idejét is. Az 1518. évi XIV. törvénycikk az adófizetők leveleit említi, és a királynak ez ügyben az összes urakhoz és minden vármegyéhez küldött meghívó leveléről szól.

Érdekes, hogy II. Ulászló (1490−1516) újra rendelkezik a főuraknak és a nemeseknek a beszállásolás (descensus) alóli mentességéről. A törvény hangoztatja, hogy a beszállásolás stb. joga a nemesek akarata ellenére „Mátyás király úr idejében visszaélésképpen divatba kezdett jönni.” Ebből arra következtethetünk, hogy Mátyás király a hírszolgálat gyorsasága érdekében nem helyezett túlságosan nagy súlyt a kiváltságos osztályok előjogainak érvényesítésére.

II. Ulászló kincstartójának, Ernuszt Zsigmond pécsi püspöknek számadáskönyvéből kiderül, hogy az 1494−1495. években a levelezés a zászlós urakkal, az erdélyi vajdával, a horvát, a nándorfehérvári és Szörényi bánokkal, a végek kapitányaival, az erdélyi kamarával, Szlavónia és a vármegyék adószedőivel, harmincadosaival, a főpapokkal, a vármegyékkel és a városokkal folyt. A levelezést a futárok (cursor), továbbá alkalmi küldöncök (nuntius) közvetítették, ezek némelyike azonfelül, mint apród (puer, parvus, parvulus) vagy a kincstartó inasa (famulus) van megemlítve. Ézeken kívül papi írnok (literátus), papi mester (magister) és királyi udvarnok (regius aulicus) is vitte a király leveleit. A királyi és a kincstartói leveleket a főurakhoz és az adószedőkhöz udvari személyzet szállította.

A levelezés szállítása rendkívül költséges dolog volt. így pl. a budai országgyűlésre meghívó királyi leveleknek elszállítása a megyékhez, főurakhoz és a főpapokhoz 64 forintba került. Ezért az összegért 14 lovat is lehetett akkoriban venni. A pápai udvarhoz 32 forintért, Alemániába 6 forintért, Lengyelországba 8, 9 forintért meg egy 5 forintos lóért, Sziléziába 6, 10 forintért, Csehországba 6, 7 forintért és Morvaországba 5 forintért vitte a futár a leveleket. Futár helyett egy ízben a király követe, László vitte a király levelét Lengyelországba 15 forintért meg egy 6 forintos lóért.

A futárok a leveleken kívül sokszor pénzt, lőport, bort és subákat is szállítottak, természetesen kocsin.

II. Lajos király (1516−1526) számadáskönyve szintén érdekes adatokat szolgáltat e kor hírszolgálati viszonyairól. Feltűnő, hogy a számadási tételek között nem szerepel a cursor vagy a nuntius elnevezés. Csupán servitor (szolgáló legény), valamint adolescens (apród) kifejezésekkel találkozunk. A költségeket a futárok előre vették fel az udvari kincstartótól.

Egyéb postaszerű szervezetek

A királyi futárintézmény szervezetében a futárok alkalomszerűen a szükséghez képest közlekedtek és kizárólag az udvari, katonai és állami közigazgatás szolgálatában állottak. Magánosok ezt az intézményt nem vehették igénybe, viszont a hírszolgálati szükségletek kielégítésének irányvonala már ebben az időben is egyre jobban a magánérdekek kielégítésére irányult.

A fejlődésnek ezen a pontján a városoknak rendezett hírszolgálatra volt szükségük. A városok hírszolgálatuk ellátására ezért külön futárokat és szekereket tartottak fenn. Több helyen a céhek szállították a város hivatalos levelezését is. A vármegyei önkormányzat fejlődésének indulásával egyidejűleg a hírszolgálat ellátására a vármegyék lovas hajdúkat alkalmaztak. Ha az út biztonsága megkövetelte, két lovas ment a levéllel. Ismeretes ebből az időből a körözvényszerű levél is. Ennek a lényege abban állott, hogy a címzett, ha a levelet elolvasta, azt mindjárt haladéktalanul a maga szomszédjához juttatta el és így tovább.

A kereskedelem által megkívánt forgalmat azonban hátrányosan befolyásolta egyrészt az utak rossz állapota, másrészt a közbiztonság hiánya, amely a gyenge királyok alatt, II. Ulászló ideje óta egyre nagyobb mérveket öltött.

A kereskedelmet nagyrészt lovon és gyalog bonyolították le. A kereskedelmi hírszolgálatot pedig alkalmi küldöttek, vándorló kereskedők és iparosok végezték.

A kereskedelmi útvonalakon közlekedő kereskedelmi hírszolgálat hatósági oltalmat élvezett.

A német kereskedővárosok áruszállító járataihoz hasonlóan nálunk is közlekedtek ilyen járatok. A szegedi fuvarosok (nagykocsisok) Nándorfehérvár, Pest, Bécs és Trieszt városokig tartottak fenn közlekedést. Szegeden különösen élénk volt a fuvarozás és a hajózás, mint foglalkozási ág. A szegedi fuvarosok útja Diósgyőrig, Kassáig, Bártfáig, sőt Lengyelországba is elvitt.

A kereskedők és a céhek a külfölddel is tartottak fenn összeköttetést. Külön futáraik, valamint a vándorló kereskedők és iparosok messzi földre vitték el megbízóik üzenetét, leveleit. Különösen a mészáros céh összeköttetéseit kell itt is megemlítenünk, mert a mészárosok üzletükből kifolyólag sokat jártak-keltek az országban. A debreceni mészárosoknak és más városok mészárosainak is kiváltságaik voltak azért, hogy postai szolgálatot végezzenek.

A szervezett posta megalakulása

A mohácsi csatavesztés (1526) után az ország három részre szakadt: a török hódoltsági területre, az erdélyi fejedelemségre valamint a Habsburgok által uralt területre.

A török hódoltság területén úgyszólván alig volt szervezett postaintézmény. Különleges hírszolgálatként lehet megemlíteni a csausz-postát és a rab-postát mint katonai hírközvetítő szervezeteket. Törökországban ugyanis az állami futárok, a „csauszok" szükség szerint közlekedtek, de csak a szultán, a nagyvezír vagy a főemberek leveleit szállították. Joguk volt útközben bárkinek a lovát elvenni, hogy akadálytalanul közlekedhessenek. Ebben a tekintetben tehát az ősi magyar futárokhoz hasonló jogokkal rendelkeztek. E joguk a magyar hódoltsági területeken és Erdélyben is érvényesült. A nép „tatárpostáknak" is hívta őket.

A török háborúk alatt jött létre a „rab-postának" nevezett romantikus postai szervezet is. A háborúk alatt kölcsönösen igen sok magyar és török esett fogságba. A foglyokat a várak börtöneibe zárták. A harcok megszűntével azonban mindkét részről megengedték a foglyoknak, hogy leveleket írjanak hozzátartozóiknak és közöljék az esetleges váltságdíj összegét. A leveleket az egyik rab kezébe adták, akit — a többiek kezessége mellett — szabadon bocsátottak. Ha a levélvivő rab a meghatározott időre nem tért vissza, a többiek életükkel lakoltak érte.

Erdélyben az ősi futárintézmény maradt fenn és fejlődött tovább. A törvények „postáknak" nevezik a futárokat, akik közvetlenül a fejedelem alá voltak rendelve. Ha a fejedelem székhelyét megváltoztatta, a futárok követték őt az új székhelyre. A futárokat az udvarmester vagy a kancellár ellenőrizte. Az 1600: évi lécfalvi országgyűlésen külön főpostamesteri állást is szerveztek.

Erdélyben tulajdonképpen kétféle posta működött. A „portai posta" a török szultán udvarával tartotta fenn az összeköttetést. Ennek ellátása az erdélyi szászok kötelessége volt. A rendes posta a belföldi forgalmat látta el. A fontosabb ügyekben mindkét postával többen utaztak, a csupán leveleket vivő rendes posta egyedül közlekedett. A posta terhet is fuvarozott, ebben az esetben az útmenti községek szekereket és igavonó állatokat bocsátottak a posta rendelkezésére.

A futárok a fejedelem által aláírt menedéklevéllel (salvus conductus), 1680-tól járás-kelés biztosító levéllel (salvus passus) közlekedtek. Ezekbe beírták a futár nevét, a rendeltetési helyet, a kísérők számát. Itt tüntették fel, hogy a futár hány lóra tarthat igényt, jár-e részére szekér és kaphat-e ingyenes ellátást útközben. A futár jelvényként egy ezüstből vert címertáblát hordott a mellén táskaszíjra fűzve.

Lóváltóállomások voltak: Nagyvárad, Rév, Feketető, Bánffyhunyad, Kolozsvár, Torda, Szerdahely, Szászsebes, Szászváros, Fejérvár, Enyed, Régen, Udvarhely, Zilah, Illyefalva, Marosvásárhely, Teke, Kolozs, Szék.

A posta éjjel-nappal közlekedett. Útközben joga volt bárkinek a lovát elvenni a papok, a tisztviselők és a nemesek lovai kivételével. A lovat azonban három mérföldön túl nem volt szabad vinnie, és ha már nem volt rá szüksége, a bíró udvarában ott kellett hagynia. Ha a ló elveszett vagy elpusztult, a hopmester, illetőleg a postamester kártérítéssel tartozott. Ennek összegét azonban levonhatta a futár fizetéséből. A futár ajándékot senkitől sem fogadhatott el, de ebédet, vacsorát és egy meszely bort kaphatott a bíró udvarában.

A levelet „bizonyságlevél" ellenében kézbesítették. Ha a futár ideje engedte, megvárta a levélre írt választ is, amelyet magához vett. Ezután visszatért kiindulási pontjára. Itt a postamester töviről-hegyire ellenőrizte egész működését, elég gyors volt-e, megtartotta-e az előírt útvonalat, nem követelt-e jogtalanul kedvezményeket, élelmet stb. A futár köteles volt feladata végeztével átadni a menedéklevelet, a címert, a bizonyságleveleket.

Bár a futárok visszaéléseire halálbüntetést szabott ki a törvény, rengeteg volt a panasz ellenük. Hatalmaskodtak, ajándékokat követeltek, nem adták vissza a lovakat, a salvus conductusszal jogtalanul utaztak, ingyenes ellátást követeltek maguknak. Mindezek a visszaélések csak akkor szűntek meg, amikor a Habsburg területhez hasonlóan a XVTJ. század végén Erdélyben is a Paar-család szervezte meg a postát.

A tulajdonképpeni szervezett posta a Habsburgok uralma alatt álló területen jött létre. A postát 1527-ben I. Ferdinánd utasítására Taxis Mátyás szervezte meg. Taxis Mátyás, Taxis Antal bécsi udvari főpostamester fia 31 esztendőn át (1527−1558) állt az újkori magyar posta élén.

Taxis Mátyás idegenből ültette át a postát magyar földre. A posta alkalmazottai németek voltak, az érintkezés nyelve német vagy latin volt. Csak a postalegényeket alkalmazták a magyarok közül, mert ezek jó lovasok voltak, és emellett kitűnően ismerték az útviszonyokat is.

A legrégibb okirat, amely a magyarországi szervezett postákra vonatkozik, egy 1528. május 19-én Budán kelt folyamodvány. Ebből megtudjuk, hogy a Budától-Bécsig felállított postaállomások postamesterei arra kérik Ferdinándot, hogy fizetésüket legalább a hó végén megkapják, különben kénytelenek lesznek lovaikat eladni és az állomásokat megszüntetni. Mindezekből arra következtethetünk, hogy a postamesterek fizetését rendszertelenül és nemtörődömséggel folyósították.

A Taxis-posta menetrendszerűen közlekedett. Az érkezés és az indulás idejét pontosan meghatározták. Amíg a futárintézmény idején az utasokat az útközi községek által adott lovakkal és kocsikkal szállították, továbbá a futár csak alkalmatosságot cserélt, de őt magát fel nem váltották, útközben tehát pihennie is kellett, addig a Habsburg terület postáját kezdettől fogva mint közintézményt állami költségen szervezték meg.

A Taxis-posta már a szó valódi értelmében „posta" volt, a főbb helyeken a levelek rendszeres felvételével és kézbesítésével, valamint személyszállítással is foglalkozott, és mindezen teendők ellátására postamesterségeket állított fel. A postaállomásokon lovakat és küldöncöket tartottak készenlétben.

A posták szervezése azonban a XVI. században még mindig döntően az uralkodó személyéhez kapcsolódik. Az 1588. évből ismerünk egy rendeletet, amelyből megtudjuk, hogy ha a császár útra kelt, az udvari küldöncöket is szükség szerint át kellett helyezni.

Tény, hogy a postavonalak általában Bécsből indultak ki. Az uralkodó székhelye volt a legfontosabb postaközpont. A császár udvarában működött az udvari főpostamester, aki megfelelő számú udvari futárt, lovat és gyalogküldöncöt, később kocsit is tartott készenlétben.

A posta legfőbb irányítását maga az uralkodó tartotta kezében. A posta a helyettes udvari kancellárnak volt közvetlenül alárendelve. Csupán a főudvarmester, a kancellár (helyettese), az udvari kamara, a magyar, cseh és német kancelláriák indíthattak postát. Más hivatal esetében a helyettes kancellár adta vagy tagadta meg az engedélyt. Az udvari, illetőleg Magyarországon a pozsonyi főpostamester csupán végrehajtotta az utasításokat és az ellenőrzést végezte.

Amellett, hogy a posták a császári székhelyről indultak ki, az egyre izmosodó ipari és kereskedelmi élet megkövetelte, hogy a főútvonalakon a magánforgalom számára is rendszeres postaállomások épüljenek. A Taxisok a postát főleg jövedelmi forrásnak tekintették és postahálózatuk — az egyéb érdekek mellett — a pénzügyi szempontokat vette figyelembe. Amidőn I. Ferdinánd 1527-ben Szapolyai János ellenkirálytól majdnem ellenállás nélkül hódította el Győr, Komárom, Esztergom és Buda városokat, és miután Budát uralkodásának egyik székhelyéül választotta, az osztrák és a csehországi székhelyekkel való állandó összeköttetése végett ez alkalommal szervezte meg a Mátyás király korabeli régi, jó országúton a Bécs-Buda postavonalat. Amikor pedig Buda 1529-ben János király székhelye lett, és a vidék egészen Esztergomig őhozzá tartozott, a Bécs-Buda postavonalból csak a Bécs-Komárom vonal maradt meg. Később is hol Budáig terjedt ez a vonal, hol rövidebb volt, aszerint amint a hadi helyzet magával hozta.

A királyi posta mellett a magánforgalmat eleinte városi és egyéb küldöncök látták el. A hivatalos posta azonban nem zárkózott el az elől, hogy a magánforgalmat lassan kézbevegye és a magánküldöncök számára is segítséget, felszerelést adjon. így veszi át a posta fokozatosan a magánforgalom lebonyolítását, a postaállomásokon felveszik a magánküldeményeket és az utasokat: az állomások postahivatalokká fejlődnek.

A fővonalakon állomásonként felváltott küldöncökkel közlekedő rendes posta neve „ordinaria” volt. Az ordinaria hetenként — megállapított napokon— egyszer vagy kétszer közlekedett. A sürgős levelezés érdekében bármely időben, amikor annak szüksége felmerült, külön posta, az ún. „extra ordinaria” indult. A külön postát udvari lovasfutár vitte végig a rendeltetési helyig, tehát — hasonlóan a régi magyar futárintézményhez — csak az alkalmatosságot vette igénybe, illetőleg a postaállomásokon csupán lovat váltott.

Az udvari futárok császári színekbe voltak öltözve, külön igazolvánnyal és jelvénnyel rendelkeztek, az udvari levelezést, pénzt, értékeket stb. pedig ezüst tarsolyban vitték.

Fenntartott joga ebben az időben a postának még nem volt.

Az utas néha saját kocsijához a lóváltóállomásokon lovat bérelhetett. A postán való utazást jó ideig hatósági engedélyhez kötötték.

Kezdetben a magánfeleknek nem volt joguk külön postaindítást kérni. Sürgős leveleket tehát csupán a hatóságok adhattak fel. Később azonban a magánfelek részére is megengedték a sürgős külön postáknak az igénybevételét. Ezt a postát stafétának (estafette) is nevezték.

A levelek szállításáért díjakat hivatalosan eleinte nem állapítottak meg. Amit e címen a közönségtől beszedtek, az a postamestereké maradt. A levél díjakról a postamestereknek még a XVII. század elején sem kellett elszámolniuk. Voltak ugyan kísérletek már korábban is, amelyek a levéldíjak konkrét megállapítására vonatkoztak, de ezeket félretették, mert a díjak megállapítása különféle nehézségekbe ütközött volna. A császári udvartartás körében tartózkodó bel- és külföldi személyekre esett ugyanis a legtöbb levelezés, és ezek amúgyis díjmentességet élveztek.

A császári futároknak is jogukban állott azonban útjaikon leveleket felvenni. A felvett levelezés díjával viszont már kötelesek voltak elszámolni.

Amíg a levelek szállításának díja a magánfél és a postamester szabad egyezkedésének volt a tárgya, a pénzszállításért állomásonként ½ korona díj járt. Az utasszállításért szintén hivatalosan megállapított díjat — lovanként és állomásonként ½ tallért — kellett fizetni.

A rendes posták mellett a Taxis család hadipostákat is rendezett be. Az állandó háborús viszonyok miatt ezeknek a hadipostáknak igen nagy volt a jelentőségük. Céljuk az volt, hogy a hadbavonult sereggel a postai összeköttetést fenntartsak. A hadiposta több ízben a német birodalom területével is tartott fenn kapcsolatot. Így, midőn a török előnyomulás veszedelme fenyegetett, és ez a német rendeket megmozdulásra serkentette, hadiposták felállítását határozták el, hogy a csapatoknak a birodalommal való összeköttetése biztosítva legyen. Buda 1686. évi ostroma alkalmával Buda és Augsburg között rendes postaközlekedés volt hetenként kétszeri járattal, amely az augsburgi postahivatalnak egy 1686-ról szóló kimutatása szerint oda vasárnap és szerdán érkezett, és onnan hétfőn és pénteken indult.

A Magyarországba szóló egyszerű ½ latos levél díja, amint az említett kimutatás leírja, „régi időktől fogva” (von Alters her) 6 krajcár volt, a kettős levélért (egy egész latos) 8 krajcárt kellett fizetni. Ennek a felét a feladó, a felét a címzett fizette.

Minden hadjárat alkalmával a hadiposta berendezését és fenntartását az egyes hadseregeknél a rendes postamesterek közül kinevezett hadi postamesterre bízták,aki a hadsereg parancsnokának volt alárendelve. A hadiposták később mintegy úttörőjévé váltak a rendes postajáratoknak, mert sok hadipostából a háborús viszonyok megszűntével, illetőleg szüneteltetésével állandó postajáratok alakultak. Előfordult az is, hogy a hadiposta megszüntetése után a katonaság tartotta fenn tovább saját költségén a postajáratot. Így pl. 1567-ben Kassa és Szatmár között a tábori posta megszűntével a katonaság fizette a postai költségeket.

A magyarországi folytonos háborúk és zűrzavaros állapotok arra kényszerítették a Taxis családot, hogy a magyarországi postavonalakról lemondjon, mert fenntartásuk nem járt semmi előnnyel a számára.

1558. október hó 1-én Paar Péter pozsonyi postamester vette át a felsőmagyarországi és a dunai fővonal vezetését. Paar igyekezett a postamestereket rendszeresen fizetni, és amikor a kamarától nem kapott pénzt, a sajátjából fizette őket. Paar Péter 44 évig állt a magyarországi posták élén és ez idő alatt továbbfejlesztette a Taxis család által ráhagyott örökséget. Paar Péter nem hűbérura, hanem hivatalnoka volt a magyar postáknak, anélkül, hogy hivatalát utódaira hagyhatta volna. Paar fiai

csak újabb királyi adományozás útján jutottak hivatalukba. Kezelési ügyekben a Bécsben megállapított szabályokat kellett követnie, egyébként is a királynak volt közvetlenül alárendelve.

Paar Péter gondozása alá 1558-ban két postavonal került: Fischamendtől Komáromig és Pozsonytól Kassáig. A két vonal közül a jelentékenyebb Pozsony és Kassa között, a Kárpátok alján húzódott végig, mert az akkori török hódítások és portyázások idején erre vezetett az egyetlen biztos közlekedési út. A Pozsony-Kassa vonal állomásai a következők voltak: Pozsony, Cseklész, Szempc, Farkashida, Galgóc, Nagy-Rippény, Nagy-Tapolcsány, Vesztenie, Privigye, Rudnó, Zsámbokrét, Nolcsó, Rózsahegy, Szent-Miklós, Hibbe, Lucsivna, Kissóc, Lőcse, Siroka, Bertót, Eperjes, Somos és Kassa. A másik postavonal: Fischamend, Petronell, Jarendorf, Mosony, Öttevény, Győr, Németi, Komárom, Bátorkeszi.

Paar Péter az állandó pénzszűke ellenére is rendben tudta tartani a postaszolgálatot. A posta gyorsasága és pontossága miatt az ő ideje alatt nagy hírnévre tett szert és a bizalom a posta iránt szemlátomást növekedett. Az uralkodó nem is fukarkodott elismeréssel. Már I. Ferdinánd 1563-ban Paar Pétert szolgálatának elismeréséül a magyar nemesek sorába emelte. Paar Pétert fia, Paar János követte a posta vezetésében. Igazgatása alatt a postamesterek csak nagy nehezen tudták fizetésüket a bécsi kamarától kicsikarni. Ezek a pénzügyi viszonyok Paar János utódjainál sem változtak meg. Ezért Paar Pompejus közvetlenül a királyhoz folyamodott, hogy a király mentse fel őt az egyes posták fizetése alól, és a postákat a jövőben a kamara fizesse. Minthogy pedig beadványára választ nem kapott, 1601 végével végleg lemondott a posták fizetésének további kezeléséről. Lemondását azonban nem fogadták el. Működött tovább, amint éppen lehetett, számadást azonban semmiről sem vezetett.

Bocskay István diadalmas fölkelése alatt 1604-ben nagy erővel robbant ki az idegen postamesterek iránti ellenszenv, azért is, mert a posták a Habsburgok részére kémszolgálatokat teljesítettek. Bocskay győzelmes hajdúi a német postamesterekkel röviden bántak el. A győri postamestert agyonütötték, a kassait házából elűzték, a lőcsei, komáromi és más postamesterek lovait elvették, házaikat, istállóikat felperzselték. De nemcsak itt, hanem a Pozsony-Érsekújvár között levő posták közül hetet, a Sopron-Nagykanizsa között levők közül pedig nyolcat pusztítottak el. Bocskay az elkergetett német postamesterek helyébe azonban nem hozott másokat. Valószínű, hogy ő az Erdélyben akkor és még azután is sokáig dívott magyar futárintézményt használta szervezett posta helyett.

Paar Pompejus 1613-ban hirtelen meghalt és vagyoni viszonyait nagy rendetlenségben hagyta maga után. Két fia maradt, de ők mint pozsonyi postamesterek már nem működtek, mert kiskorúak lévén, sem a postamesterségnek nem tudtak megfelelni, sem az atyjuk halála után rendetlenségben maradt vagyont rendezni nem voltak képesek. A pozsonyi postamesterséget Skia Miklósra, mint helyettesre, az egyes posták fizetését pedig Leo György bajmóci postamesterre bízták.

1619-ben Bethlen Gábor egész Felső-Magyarországot — Pozsonyt is — elfoglalta, és II. Ferdinánd legtöbb híve, ezek között a Paar-család Bécsbe menekült.

1624-ben kapta meg Paar Kristóf János azt az adománylevelet, amely őt az osztrák örökös tartományokban és Magyarországon a posták hűbérurává tette.

Ez a joga azonban Magyarországon akkor, és még sokáig csak papíron maradt, mert 1622 óta Bornemisza István volt már a pozsonyi postamester. Bornemisza azonban hivatalát nem mint Paar alárendeltje, hanem ugyanolyan minőségben és hatáskörben vezette, mint annak idején Paar Péter és fiai.

A posta magyarosodása

Bornemisza kinevezése az 1622. évi XXVI. törvénycikknek köszönhető, amely szerint az idegeneket el kellett mozdítani a hivatalokból. Bornemisza működését az jellemezte, hogy elődeivel ellentétben alárendeltjeivel túlnyomó részben magyar nyelven érintkezett, ámbár a latin nyelvet is gyakran használta és németül is maradt tőle néhány levél.

Bornemiszán kívül ugyancsak 1622-ben Andaházi Lőrincet rózsahegyi, Roseman Jánost eperjesi és Soldner Jánost lőcsei postamesterré nevezték ki, akik mind magyar honpolgárok voltak.

Bornemisza kinevezési okiratából megállapítható, hogy Bornemisza hivatala nem postamesterség, hanem postapraefectusság volt. Egy 1623. január 12-én kelt királyi leirat pedig „Magyarország főpostamesterének" nevezi Bornemiszát (Supremus per Hungáriám postarum Magister).

Bár a magyar postaintézmény már Paar Péter idejében is rendelkezett némi halvány függetlenséggel, nyelvében és alkalmazottaiban mégsem volt magyar. Bornemisza alatt a posta alkalmazottai magyar emberek lettek, akik a Bornemiszához tett jelentéseiket magyar nyelven írták meg.

Bornemiszának először is a munkafegyelmet kellett helyreállítania. Ez kitűnik Thurzó Szaniszló nádornak 1622-ben a pozsonyi kamarához írt leveléből is. Thurzó elpanaszolja, hogy a postamesterek nem a levélszállítást végzik lovaikkal, hanem a postalovakat magánkocsijuk elé fogják és feleségükkel kocsikáznak. Bornemisza közvetlen hivatali feljebbvalója a pozsonyi kamara volt. Bornemisza eleinte szorosan ehhez is tartotta magát, viszont a pozsonyi kamara is postaügyekben mindig csak őhozzá fordult.

II. Ferdinánd egy 1624-ben kelt adománylevéllel az osztrák főpostamesterséget és ennek mintegy függelékeként a magyart is Paar Kristóf Jánosra ruházta. Egyúttal értesítette a pozsonyi kamarát, hogy a posták igazgatását és fizetését Paar Kristóf János az örökös tartományok és egyéb országok főpostamesterének kötelességévé tette. Paar közvetlenül a magyar postamesterekhez is fordult, hogy azontúl csak neki engedelmeskedjenek.

Paarék törekvésével szemben a nádor erős ellenállást fejtett ki. A nádor utalt arra, hogy külföldiek Magyarországon közhivatalt nem viselhetnek. Ugyanakkor felhívta a pozsonyi kamarát is, hogy a Paarok merénylete ellen tiltakozzék. E megmozdulások következtében a Paarok akciója nem sikerült. A helyzetet tovább bonyolította, hogy a pozsonyi kamara a postát teljesen és közvetlenül a maga hatáskörébe és fennhatósága alá igyekezett vonni. Ez viszont az önállóságra törekvő Bornemiszának egyáltalán nem felelt meg, úgyhogy most már nemcsak a Paar-féle törekvések, hanem a kamara ellen is küzdelmet indított.

Az összeütközésre állandó okot szolgáltatott, hogy a kamara a postásokat rendetlenül fizette. Így pl. 1624-ben a bajmóci postamester folyamodik a kama

rához, hogy miután a részére a túróci adószedőnél már egy fél esztendeje kiutalványozott 50 forintját nem bírja megkapni, azt neki legalább búzában adják ki. Bornemisza, akinek a folyamodványt véleményezés végett leadták, ezt írta rá: „Én is könyörgök nagyságtoknak az supplicáns mellett. Bajmóc nem messze lévén Oroszlánhoz, méltóztassék neki búzát deputálni."

A postamesterek Bornemiszát sürgették, segítsen rajtuk, ő pedig panaszt tett az uralkodónál, a nádornál és az udvari kamaránál, mire a fizetést sürgető királyi rendeletek sűrűn érkeztek a kamarához, hogy minden egyéb járandóságokat megelőzően ki kell elégíteni a postákat.

Az ellentéteknek egy másik okát a postahivatalok betöltése szolgáltatta. A kamara tanácsosai maguk szerettek volna rendelkezni az állomások betöltésével. Ha valamely postahivatal megüresedett, kufárkodtak az állásokkal. Bornemisza ezzel szemben egyenesen az uralkodótól eszközölte ki a kinevezéseket.

II. Ferdinánd 1626. július 20-án kizárólag Magyarország részére kibocsátotta az első magyar postapátenst. Ennek postatörténeti szempontból is nagy jelentősége van, mert azt bizonyítja, hogy a magyar posta szervezetileg is elkülönült az osztrák postától.

Az első pátens intézkedései röviden a következők:

1. Útlevél nélkül postalovat senki sem kaphat.

2. Aki a postát a maga dolgaiban feltartóztatja vagy útjából eltéríti, azt a helytartóság fizetésre kötelezze és büntesse meg.

3. A segélyt kérő postát a hatóságok segíteni és oltalmazni kötelesek.

4. A postaló díját előre meg kell fizetni, a lovat mérsékléssel kell használni, a sérült vagy tönkretett postaló árát meg kell téríteni.

5. Tilos 40−50 fontnál súlyosabb terhet szállítani.

6. Háborús időkben elvett vagy elidegenített postaházakat minden hozzájuk tartozó földdel együtt vissza kell adni előbbi tulajdonosuknak és helyre kell állítani.

7. A főpostamester vagy a pozsonyi postamester cédulája nélkül egy posta sem köteles lovat rendelni vagy stafétát küldeni. Szállásról meg méltányos áron élelmezésről és a lovak ellátásáról városokban és falvakban gondoskodni kell.

Az egykori okmányokból megtudjuk, hogy a postáskodás nem volt kényelmes foglalkozás. A posták ellen maguk a hatósági szervek is sokszor erőszakosan léptek fel és a posták panasza nem talált mindig orvoslásra.

A levelek szállítása a postai óralevelek vagy mint Bornemisza nevezi „postacédulák" kíséretében történt. Természetesen ezek a postacédulák még nem nyomtatványok, hanem kézzel írottak.

A posta éjjel-nappal lóháton közlekedett. Az egyirányba szóló leveleket már akkor is csomóba kötötték és mint csomagokat továbbították, amint az ma is a levélkötegekkel történik.

A postahelyek kétfélék: az egyiket postaállomásnak, a másikat fiókpostának nevezik. A postaállomást postamester vezeti, a fiókpostát pedig veredarius. A veredariusok a postamester alkalmazottai voltak, akiket a postamester fizetett, és akár a saját lovaikkal látták el a fiókposta forgalmát (itt csak lóval-

tás volt), akár a postamesterével, a befolyó jövedelem nem őket, hanem postamesterüket illette.

Bornemisza működése következtében helyreállt a magyar posta iránti bizalom. Ennek következménye elsősorban a forgalom emelkedésében mutatkozott meg. A magánfutárok száma is apadt.

Bornemisza önállóságra törekvésének azonban nemsokára súlyos következményei lettek. Ennek egyik jele az volt, hogy a pozsonyi kamara praefectusa, gróf Pálffy Pál (a későbbi nádor) mindenképpen arra törekedett, hogy Bornemiszát állásából elmozdítsa. Ezért 1634-ben a bécsi udvari kamaránál feljelentette Bornemiszát, és feljelentésében őt züllött, részeges, pazarló és hanyag embernek minősítette. A vizsgálat megtartásával jellemző módon magát a feljelentő pozsonyi kamarát bízták meg. Ennek ellenére a vizsgálat egyáltalán nem igazolta a kamara főnökének feljelentésében foglalt vádakat. A kamara Bornemiszát állásától mégis felfüggesztette.

Bornemisza eltávolításával a kamara és a bécsi udvar is elérte célját. A bécsi udvar egy túlságosan is önállóságra törekvő tisztviselőtől akart megszabadulni, és a pozsonyi kamarát is hasonló szempontok vezették. A posták irányítását a kamara teljesen magához kívánta vonni. A kamara előterjesztésére nevezi ki a király Ekker Lukácsot főpostamesternek, aki egyébként Bornemisza ellen a kamara vizsgálatában terhelő tanúként szerepelt. A postamestereket is a kamarának alárendelt harmincadosok közül válogatják ki. Ekker Lukács többször tiltakozott a kamara kiválogatása ellen, és feljelentette a kamarát a nádornál. A kamara ezért bosszúból vizsgálatot indíttatott Ekker ellen, aki börtönbe is került. A nádor utasítására azonban Ekker a börtönből kiszabadult, de még rehabilitációja előtt meghalt. Ekker idejéből ismerünk egy 1638-ból származó felterjesztést, amelyben azt panaszolja a kamarának, hogy ,,már az utakon való postálkodásnak sem hagynak békén, és a mágnás urak a postásokat szolgáik által a postaházakból lovaikkal együtt kidobatják."

A Paar család is ismét akcióba lép, hogy a magyarországi postákat hatalmi körletébe vonja. Újra támadja a magyar posta függetlenségét, és királyi leirat is felhívja a pozsonyi kamarát, hogy utasítsa a magyarországi főpostamestert a bécsi udvari főpostamester intézkedéseinek végrehajtására. A nádor és a pozsonyi kamara közbenjárására azonban a Paarok törekvései most sem sikerülnek. Angarani Tamás főpostamester jelentéseit nem Bécsbe Paar grófhoz, hanem Pálffy Pál nádorhoz intézi. A postaállomásokon azonban igen nagy a rendetlenség, a posta alkalmazottai nem járnak be rendesen hivatalukba, vezetni képtelenek, a hivatalokat bérbe adják stb. Angarani jelentéséből megtudjuk azt is, hogy „a magyar főurak a postát saját dolgaikban ide-oda küldözhetik és már be sem érik a rendes postalovakkal, hanem kényszerítik a postamestereket több ló tartására, a postakocsikat túlterhelik, sebesen hajtatnak, a postalegényeket ütlegekkel, szitkozódásokkal és fenyegetésekkel zaklatják."

Oly megbízhatatlan volt a posták állapota, hogy a vármegyék levelezésüket nem bízták a postára, hanem a leveleket megyei huszárokkal küldötték.

Angarani utódainál még tovább romlottak a postai viszonyok. Mégis egy magyar területen végződő új postajárat berendezéséről van tudomásunk ebből a korból. Az új postajárat Bécsből indult el és Nikolsburg−Inndenburg −Hradison át vezetett Trencsénig. Ugyanakkor a postát Bécsből Győrbe Magyaróváron át terelték.

A magyarországi posták állapotát jellemzi az az 1661-ben kiadott pozsonyi kamarai leirat, amelyben utasítják a főpostamestert, hogy az összes postamestereknél, veredariusoknál tartson vizsgálatot. A vizsgálat irányuljon arra, hogy a postamesterek fizetésük arányában tartanak-e lovakat, felszerelést, serények-e szolgálatukban, eszközölnek-e levonást a mellékposták fizetéséből, hogy sáfárkodnak a futárpénzekkel, a levelek és a gyorsküldöncök kinek a hanyagsága miatt akadnak meg, kik azok, akik postacédula nélkül továbbítják a postát, kik küldözik az udvari futárokat a legközelebbi postán túl, amivel a szomszéd postákat megkárosítják, kik kölcsönzik oda a postakürtöt magánszemélyeknek.

1664-ben Pakay Benedek pozsonyi főpostamesterré kinevezett kamarai fogalmazó igyekszik valamiképpen rendet teremteni. Szeme előtt Bornemisza munkássága lebeg. Munkásságáért ismételten nagy összegű jutalomban részesül. A kamarához mindig magyar nyelven írott jelentése szerint a posta fellendülését és rendbehozását különösen a császári zsoldos hadak okvetetlenkedése és rablásai, a felszaporodott rablók garázdálkodásai, továbbá a főurak és azok szolgáinak túlkapásai akadályozzák. A képhez tartozik annak ismerete, hogy a nemesség szolgái útján az egész királyi területen, sőt még annak határain túl is élénk összeköttetést tartott fenn oly módon, hogy a szolgák élelmezését, elszállásolását, sőt szállítását is erőszakkal a népre hárította.

A Paarok és a bécsi udvari kamara egyaránt arra törekszenek, hogy a zűrzavaros helyzetet kihasználva, ismét megtörjék a magyar posta függetlenségét. Hogy ez egyelőre nem sikerült, az annak tulajdonítható, hogy a Paarok és a bécsi udvari kamara között is ellentét és súrlódás állott fenn. A bécsi udvari kamara jórészt a magyar urak nyomására a Paarok jogigényével szemben arra az álláspontra helyezkedik, hogy a magyar posta az osztrákoktól független és különálló. Így a pozsonyi főpostamester hatásköre lassanként teljesen összezsugorodott. Hogy a magyar postának ebben az időben milyen csekély volt a tekintélye, azt bizonyítja gróf Hoffkirchen komáromi várparancsnok eljárása, aki leveleinek késedelmes kézhezvétele miatt Pakay főpostamestert Pozsonyban annyira megbotoztatta, hogy nevezett sérülései következtében 1675-ben meghalt.

A Paarok postai uralmának térfoglalása

A harmincéves háborút a westfáliai béke (1648) fejezte be. Európában a vezető helyet Franciaország foglalta el. A westfáliai békében azonban a Habsburgok Kelet felé szabadkezet kaptak. A magyar piac, a magyarországi kereskedelem hasznával akarták saját tartományaik fejlődését elősegíteni, támogatni.

A XVII. század vége felé újabb kísérletek történtek a magyar posta igazgatásának a Paar-család hűbérében levő osztrák postákkal való egyesítésére. Az egyesítés 1690-ben meg is történik. A Paar-család ugyanis kieszközli, hogy Magyarországra nézve új adománylevéllel biztosítsák a posta feletti hűbér jogát. Ebben az időben már hiányzik az a tényező, amely a Paar-család akciójának ellenállhatott volna: a szabadságukban megtört magyar hatóságok nem mutattak ellenkezést.

A postamesterek kinevezése a Paar-család kezébe került, amely a postamesterségeket financiális szempontok figyelembevételével tölti be. A posták

fenntartásával járó kiadásokat azonban továbbra is a kincstár viseli (kamarák, harmincadok). A bevételeket a kincstár ellenőrzi és a Paar-család a posta jövedelméből tekintélyes évi összeget húz.

Különféle intézkedések történtek, amelyek mind azt a célt szolgálták, hogy a posta jövedelmét és ezen belül a Paar-család jövedelmét növeljék. így szigorúbban veszik a regálét és megszigorítják a portómentességet. I. Lipót 1695-ben két postai rendtartást is kibocsát. Ezekben felelevenítik a tilalmat a ládák és hasonló nehéz tárgyak szállítására vonatkozólag, és kimondják, hogy az utasok is legfeljebb 50 font poggyászt vihetnek magukkal. A földtulajdonosoknak megtiltják, hogy a postaszállítókat telkeik és házaik utáni tartozásaikon felül megterheljék és hangsúlyozzák, hogy a földtulajdonosok a postalovakkal egyáltalán nem rendelkezhetnek. A magánosok minden erőszakosságtól büntetés terhe alatt tartózkodni kötelesek, a hatóságokat és a bíróságokat utasítják, hogy a postamestereket védjék meg. A posta alkalmazottai mentesek a katonai beszállásolás és más katonai szolgáltatás alól.

Ha a postaállomásokon az udvari személyek, valamint az udvari követek részére nincs elég ló, a polgárok kötelesek — olcsó díjazás mellett —kisegíteni a postaállomásokat. Az utas a lovat állomásonként köteles fölváltani. Ha rossz időjárás miatt a rendes utak használhatatlanok, a posta mellékutakat is használhat, és ilyen esetben a kerítéseket is ledöntheti. A lovakat bérbeadó vállalkozónak szigorúan tilos leveleket gyűjteni, a postakürtöt használni, a közönséget a posta használatától elcsábítani, vagy utasokat elöl lovagoló szolgákkal és felkötött bőrtáskával vezetni. A posta betöltése vagy létesítése alkalmából a szükséges lakást és elhelyezést méltányos áron rendelkezésre kell bocsátani.

A postadíjakra nézve az uradalmaknak, kolostoroknak és tisztviselőknek nem darabonként, hanem csoportosan feladott levelezéseinél a szállítási díjra vonatkozólag a levelek mennyisége szerint a postamesterrel meg kell alkudni.

Az 1698-ban megjelent második pátensből megtudjuk, hogy az engedélyezett portómentességgel a kedvezményezettek gyakran visszaélnek. A portómentességet magánalkalmazottaikra is kiterjesztik, sőt a tilalom ellenére idegen leveleket és újságcédulákat küldözgetnek. Ezért az udvari postahivatal jogosított a levelezést és a csomagokat a fél jelenlétében felbontani. Az újságcédulák szerkesztése a főpostamesterre tartozik.

Tudni kell, hogy újságcédulákat a postahivatalok már I. Miksának Velence ellen viselt háborúja óta adtak ki és küldtek szét kereskedőházak és más érdeklődők részére a náluk összegyűlt hírek alapján. Ezek az újságcédulák (a mai újságok elődjei) sokáig kéziratként, majd nyomtatásban is megjelentek.

Az osztrák postai rendtartás tehát Magyarországon is érvényesült. Ezzel egyidejűleg megszűnt a „Magyarország főpostamestere” elnevezés is. A pozsonyi főpostamester, úgyszintén a többi főpostamester és szállító a magyar kamara fennhatósága és felügyelete alól felmentve Paar grófnak volt köteles hűségfogadalmat tenni. A szolgálatból való elbocsátás és kinevezés joga, amelyet eddig a király gyakorolt, szintén a Paar-családot illette meg.

I. Lipót egy további postai pátense kimondotta, hogy a postamesterek és szállítók postáikat személyesen tartoznak ellátni. Kötelezték a postamestereket arra, hogy szavatosság mellett csupán megbízható, becsületes és katolikus

szolgákat fogadjanak fel. A postamesterek azokon a postalovakon kívül, amelyek után járandóságukat kapják, még bizonyos számú lovat és legalább két hintót kötelesek tartani, hogy a szolgálatot minden eshetőségre nézve kifogástalanul elláthassák. A hetenként kétszer ide-oda járó ordinaria postát éjjel-nappal, mindenkor meghatározott időben lóháton kell szállítani. A posták az útközi állomásokon annyit időzhetnek, amennyi a posta fel- és leadására szükséges. Külön postát vagy stafétát sürgősségükre tekintettel erős ügetésben pontos időre kell szállítani. Az óraleveleket pontosan ki kell állítani és felülvizsgálatra beküldeni. Az útjából hazatérő postás az útközben kapott postát köteles volt magával vinni. Az érkező utast a körülmények szerint lóval vagy kocsival azonnal el kellett látni, hogy tovább utazhassék. A pátens a továbbiakban felhívja az utasok figyelmét, hogy az erőszakoskodástól és gorombaságtól büntetés terhe alatt tartózkodjanak és fizessék meg hiánytalanul a lóért személyenként járó fél birodalmi tallért. Egy lovat csak könnyű kocsihoz volt szabad befogni és a nagy nehéz kocsikat teljesen kizárták a szállításból. Ha annyi utas érkezik, hogy egyszerre valamennyit nem lehet elszállítani, az utazók várják sorukat és a postaszállítót felhatalmazták, hogyha az utasok erőszakoskodnak, vagy a helyi hatóságok segítségét vegyék igénybe, vagy az erőszakra erőszakkal feleljenek. A postaszállítónak egy lovat mindig vissza kell tartania, hogy a király netán érkező stafétája késedelem nélkül továbbítható legyen. A lóháton vagy a kocsin érkező utas nem követelhette, hogy ugyanúgy továbbszállítsák, mert e tekintetben a helyi viszonyokat és alkalmakat kell figyelembe venni. Gyanús és ismeretlen egyént, aki nem érkezett már postán vagy igazolvánnyal nem rendelkezik, szállítani nem volt szabad. A postamesternek nem volt joga az utast a rendes postavonaltól eltérőleg más úton vagy egyfolytában (nem állomásról állomásra) szállítani, hacsak a környéken lakó uraságról nincs szó, akiket, ha a szolgálat megengedi, a rendes útvonalon kívül eső lakóhelyükre szabad volt elvinni.

A lovakat bérbeadó gazdákat a levélgyűjtés és a postamódra való utasszállítás tilalmát illetőleg ellenőrizni lehetett. Az útközben leadandó levelekre ügyeimmel kellett lenni, és azokat a várakozó küldöncökkel vagy más megfelelő alkalmatossággal kellett elvinni.

A Paar-család szervező működése az erdélyi postákra is kiterjedt. Amint ugyanis Apaffy Mihály fejedelem halála után Erdély I. Lipót uralma alá került, egy az erdélyi posták ügyében 1698-ban kelt királyi leirat kijelenti, hogy a postaügyet a király hűbéreként a gróf Paar-családra átruházta, és elrendeli, hogy Erdélyben is a postákat ugyanúgy szervezzék át, mint az a többi tartományban és Magyarországon van.

I. Lipót már 1693-ban elrendelte, hogy Nagyszebenben postaigazgatóságot állítsanak fel, és onnan három postajáratot rendezzenek be Brassóig, Kolozsváron át Szilágysomlyóig és Déván át a temesi bánság felé.

II. Rákóczi Ferenc postája

Részletesen foglalkozunk Rákóczi Ferenc postájával, mert ez volt az első minden vonatkozásban ízig-vérig magyar postaszervezet.

Rákóczinak a posták szervezésére vonatkozó intézkedéseit Léván 1705.

január hó 1-én kelt rendeletéből ismerjük. Rákóczi sajátos postaszervezetet létesített, amely kiépítettségére és sűrű hálózatára nézve az eddigi magyarországi postákat messze felülmúlta. A Rákóczi-posta, amely elsősorban a hadi és közigazgatási érdekeket szolgálta, mint személy- és levélszállító intézmény működött. A belföldi levélposta minden irányban hetenként kétszer közlekedett. A fejedelem udvarától az indítás szerdán és szombaton történt. A levelek gondos kezelésére, a posták érkezésének és indításának, a jövő-menő utasokra vonatkozó adatoknak pontos fejegyzésére igen nagy súlyt fordított. A visszaéléseket, a súlyosabb hibákat halálbüntetéssel torolták meg.

Rákóczi postáit, eltérően az erdélyi ősi szokástól, nem az útbaeső községek megterhelésével, hanem az államkincstár költségén tartotta fenn. Az országos pénztárból fizetésül 60 magyar forintot, a segédpostamesternek 24 forintot rendelt, a helységeket pedig kötelezte, hogy a postaállomásokhoz közel, ezek részére egy-egy darab legelőt hasítsanak ki. A vármegyék kötelesek voltak a postalovak számára elegendő abrakról és szénáról gondoskodni. Új postaállomást vagy új postavonalat csak a fejedelem engedélyével lehetett létesíteni és irányelvül szolgált, hogy a postavonalak megokolatlan szaporítása az országot felesleges kiadással ne terhelje. A postaállomások egymástól két, legfeljebb három mérföldnyi távolságban voltak. A posta alkalmazottait a hadiszolgálat, zsoldostartás, nemkülönben mindennemű adózás alól felmentették.

Rákóczi már 1703 novemberében főpostamestert nevezett ki Szepessy János személyében. Szepessy Magyarország és Erdély főpostamestere címét viselte.

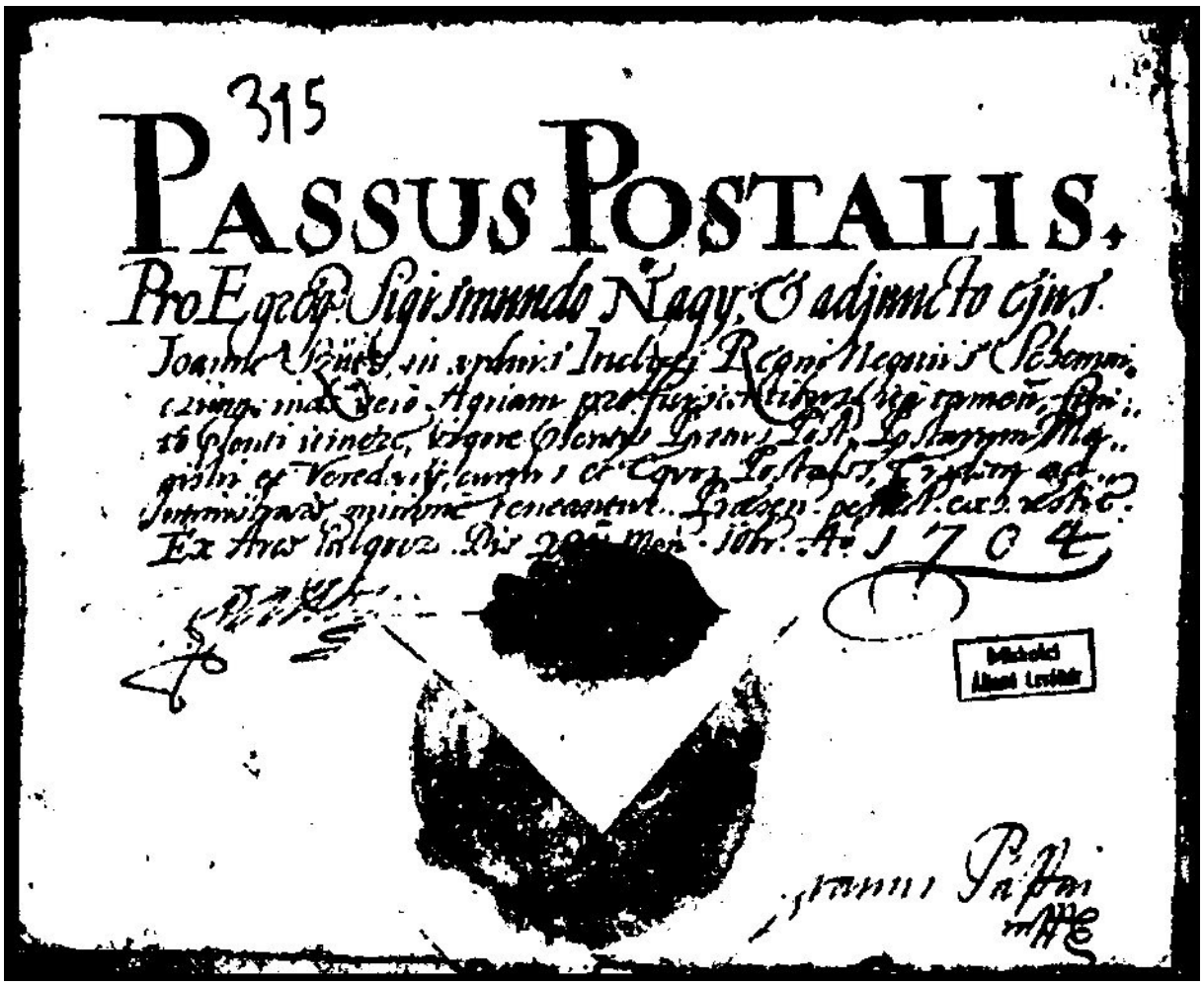
A Rákóczi-posta kétféle levelet közvetített: közönséges és sürgős levelet. A közönséges levelet az időnként közlekedő rendes postával, a sürgős levelet gyorspostával feladása után azonnal el kellett szállítani. A rendes postajárat hetenként kétszer meghatározott napon és órában közlekedett, és azt senki kérésére vagy tilalmára késleltetni, nem volt szabad. A leveleket összekötve, lepecsételt csomagban szállították, útközben a levélcsomagot felbontani, abba levelet elhelyezni vagy onnan levelet kivenni tilos volt.

A közönséges levél díja az egész útra ívenként 4 poltura volt. A sürgős levélhez (stafétához) postánként számítva 75−75 pénzt kellett mellékelni és az óralevelekben feltüntetni, kinek mennyi jár.

A gyorsposta két postamérföldnyi távolságot másfél óra alatt, a közönséges levélposta két óra alatt volt köteles megtenni. A postamester naplót vezetett és ebben ellenőrizte, hogy a posták az utat a kiszabott idő alatt teszik-e meg. Az idő ellenőrzése céljából a postalegény által vitt óralevélbe (currens) minden állomáson be kellett írni az indítás és az érkezés idejét.

A Rákóczi-féle első postarendelet szigorúan meghagyja a postamestereknek, hogy tisztük, sőt életük elvesztésének terhe alatt ügyeljenek arra: a rendes (ordinaria) vagy a rendkívül sürgős (stafetális) levelek el ne vesszenek, és azokat fel ne bontsák. A postamesternek a levelek adatait, az érkezés napját és óráját, a címeres futárok (curir) érkezését-menését fel kellett jegyeznie a maga naplójába (diariumba).

Rákóczi nagy gondot fordított az utasszállításra is. Az utasok szállításának szolgálatát elsősorban a fejedelmi futárok és követek, továbbá a fővezértől és generálisoktól küldött futárok vették igénybe. Magánegyént csak útlevél vagy


315
PASSUS POSTALIS.
Pro Egr. Sigismundo Nagy & adjuncto ejus
1704

Postai útlevél (passus postalis) 1704-ből Rákóczi Ferenc aláírásával

a főpostamester nyílt rendelete alapján lehetett szállítani. Egy ló után személyenként és állomásonként 90 dénárt, és ott ahol elindultak 60 pénz beíratási díjat (beíratási díj = discretio), azonfelül korbácspénzt fizettek. A fejedelem útlevelével és címerével rendelkező futárokat, továbbá a hadvezéretől a fejedelemhez utazókat a postamesterek a viteldíj feléért voltak kötelesek szállítani. A viteldíjat nem az utasoktól, hanem számadásuk alapján utólag kapták meg.

A szállítás állomásról állomásra történt. Ha az utat esőzés vagy vízáradás megrongálta, erről a postamestereknek azonnal értesíteni kellett a helyiségek bíráit, a vármegyék tisztjeit. A postáknak vízáradás esetében szabad volt az utakról letérni, és a töltéseket használni.

Rákóczi postáinak négy fővonala volt: az északi, a középső és a déli fővonal, amelyek az ezekből sűrűn kiágazó mellékvonalakkal összefüggő hálózatot alkottak. A negyedik fővonal volt az erdélyi fővonal, erről azonban nincsenek adataink. -

A postavonalak a következők voltak:

I. Az északi fővonal Lőcse és Besztercebánya végállomásokkal: Besztercebányáról kiindulva Revucán át Rózsahegyre, innen a mai Kassa-Oderbergi

vasút mentén Olaszi, Okolicsna, Hibbe, Lucsivna, Svábóc útvonalon Lőcsére, onnan Korotnokra, Bertótra, Eperjesre és Licsérden át Kassára vezetett, majd innen Szinna, Vilmány állomásokon áthaladva Szikszón csatlakozott a másik fővonalhoz, ahonnan egyrészt kelet felé Medgyaszón, Szerencsen, Tállyán át Tokajig ágazott el, másrészt nyugat felé Edelényen és Sajókazán át Putnoknak, illetőleg Cakón, Rimaszombaton keresztül Losoncnak fordult, ahol össze volt kötve nyugat felé Vámosfalva, Ocsova állomásokon át Zólyommal, ez pedig Besztercebányával.

II. A középső fővonalnak főága: Vadkerttől északra Losoncnak, ettől keletre fordulva Rimaszombat, Cakó, Putnok, Sajókaza, Edelény, Szikszó, Medgyaszó útvonalon Szerencs, Tállya, Tokaj felé haladva a Tiszán túl Nyíregyházán át Nagykállónál kapcsolatba jutott a fővonallal. Egyik mellékága Mocsonoktól Tardoskedden, Érsekújváron át Bátorkesziig, másik elágazása: Nagykértől Bakabányán, Selmecen, Zólyomon át Besztercebányáig tartott. A harmadik mellékvonal Léva és Rózsahegy között a következő állomásokkal rendelkezett: Léva, Kistapolcsány, Nagytapolcsány, Nyitra-Zsámbokrét, Bajmóc, Tótpróna, Túróc-Zsámbokrét, Nolcsova, Rózsahegy.

A negyedik mellékvonal Nyírbátorból: Mátészalka, Vásáros-Namény, Tarpa, Tiszaújhely, Beregszász érintésével Munkácsig, illetőleg Szerényen át Ungvárig tartott. Rákóczi rendelkezésére 1706 elején felállították a Léva-Beszterce-Losonc mellékvonalat is.

III. A déli fővonal Magyaróvár és Kolozsvár között Magyaróvártól Győr és Komárom érintésével Budának tartott s innen Hatvannál a középső vonallal összeköttetést tartva fenn a Tisza felé haladt, Ároktőn túl a csegei réven átkelve a Hortobágyon át Debrecenbe, innen dél felé Nagyváradra, délkelet felé Margittán, Szilágysomlyón, Zilahon és Magyarzsomboron át Kolozsvárra vezetett.

Szepessy főpostamester erőszakos természetű, kapzsi ember volt, aki a postamesterek pénzét is hűtlenül kezelte. Ezért Rákóczi 1707-ben megfosztotta őt állásától és helyére Kossovics Márton főhadbiztost állította, aki nem főpostamesternek, hanem a „magyarországi posták directorának" nevezte magát. Az új postaigazgató nagy eréllyel látott hozzá, hogy a postákat rendbehozza. 1708-ban Kassán kiadott járati kimutatás szerint Magyarországon 63 postaállomás volt, 20 postamester és 43 veredarius kezelésében.

Kossovics 1709-ben a postamesterek részére részletes kezelési utasítást is adott ki, amely 24 pontba foglalva közli a postákra vonatkozó szabályokat. Ebből az utasításból ismerjük meg a Rákóczi korabeli postások egyenruháját is. Az egyenruha egyszínű kék vagy vörös posztóból készült magyar ruha volt, dolmánnyal és mentével. A postalegények kürtzsinórja vörös-kék-fehér színű volt, rojtos díszítéssel.

Rákóczi postája természetesen a katonai szükségletekhez alkalmazkodott.

A külfölddel való levelezés szintén a hazai postaszervezetekre támaszkodott. A posta továbbította a fejedelmi udvarba érkező és onnan küldött leveleket. Igen nagy nehézségeket okozott azonban a leveleknek a határon túlra történő továbbítása.

A futárok mint tudjuk, csak útlevéllel közlekedhettek. Útleveleket azonban ellenséges országba nem kaphattak, így a leveleket csupán óriási kerülő-

vel lehetett szállítani. Ennek következtében sokszor nem érkeztek meg a címzetthez: elvesztek, elkallódtak, az alkalmi postások elhányták, az ellenség kezébe kerültek. Ezért is vált szokássá, hogy ugyanazt a levelet (majdnem mindig rejtjeles levelet) három-négy másolatban is útnak indították különböző utakon. Rákóczi egyébként a rejtjeles levelezést a belföldi forgalomban is használta.

Az Európa északi és nyugati részeibe irányuló posta hazai irányító állomása Lőcse volt. Itt székelt Berthóti Ferenc generális. Az ő feladata volt nemcsak az átmenő hágók katonai ellenőrzése, de ő irányította a külföldről érkező leveleket, futárokat is a fejedelmi udvarba. Nála jelentkeztek az idegenbe menő fejedelmi kurírok és ő továbbította Északnak a postán küldött leveleket is. A Lengyelországon átmenő postaforgalom a szabadságharc külföldi összeköttetése szempontjából kezdettől fogva a legfontosabb volt. A leveleket Bonnac márki, XIV. Lajos Danckában székelő követe közvetítette. Rákóczi magával a márkival is sűrű levelezésben állott, nem egyszer hetenként jöttek és mentek válaszok. Lengyelországon át a rendes postát is igény bevették, de a háborús viszonyok miatt ez a posta nemegyszer hónapokra teljesen leállt. Ezért inkább futárok, egyes lengyel főurak emberei, alkalmi úton levő kereskedők vagy különböző hadsereg alakulatai hozták és vitték a leveleket.

A levelek útja Lőcsétől Danckáig szerencsés esetben három hét, általában azonban ennél több volt. Innen azután további egy hét, tíz nap kellett Berlinig. Boroszlón keresztül kb. három hét alatt érkezett Berlinbe a levél.

A külföldön levő magyar megbízottak gyakran panaszkodnak amiatt, hogy a levelezés nagy kiesésekkel, akadozva folyik. Brenner abbé is danckai küldetéséből arról panaszkodik, hogy a bécsi lapok fantasztikus híreket közölnek a magyarokról, s ő csak hónapok múlva tudja megcáfolni. Kökényesdi László Brüsszelben, majd Versaillesben szintén nagy késéssel és rendkívül hiányosan kapja a postát. Mindenki a magyarországi híreket kérdi tőle és a levelek hiányoznak. A császári propaganda azonban sokkal jobban működik. A zsibói csata után pl. azt híresztelik, hogy a fölkelésre döntő csapást mértek, Károlyi elesett, Forgách a császáriakhoz állt, Rákóczi pedig Lengyelországba menekült, — és Kökényesdi nem hogy megcáfolni nem tudta mindezt, de hetekig ő maga is bizonytalanságban volt, hogy mit higgyen el belőle, mit nem.

A bizonytalan és lassú postaközlekedésen Rákóczi többször is próbált javítani, ez azonban még átmenetileg sem igen sikerült. így megpróbálkozott azzal is, hogy megbízottainak jutalmat ígért, ha leveleit gyorsan kézbesítik. Arra is gondolt, hogy saját költségén külön postaszervezetet létesít Krakkó és Dancka között. 1707. augusztus 16-án a Danckába visszautazó Kray Jakabnak utasításba is adja, hogy beszéljen az ügy megvalósításának gyakorlati módozatairól Ross Vilmos krakkói postamesterrel. 1707. szeptember 25-én Ross ebben az ügyben Rákóczinál járt, de hogy milyen eredménnyel, semmi nyomát nem lehet találni. Bizonyosra vehető, hogy az nem valósult meg. Azt azonban tudjuk, hogy a Dancka felé menő levelezést ekkor és a továbbiakban is Ross Vilmos kezéhez irányították, és ezért évi 200 forintot kapott Rákóczitól.

Rákóczi 1707-ben arra utasítja az orosz cár mellérendelt követét, Nedecz-

kyt, hogy javasolja a cárnak közvetlen postaszolgálat kiépítését Magyarországra, és hogy közös megegyezéssel garantálják a posták biztonságát, „mert sok múlik és a jövőben is sok fog múlni az európai fejedelmekkel való levelezés biztonságán". Orosz részről is felmerült a gondolat, hogy rendszeres külön postát szerveznek Magyarországon át Bécsbe, de aztán egyik sem valósult meg.

A postául alkalmazott küldöncök a helyi viszonyokkal többé-kevésbé ismerős, a nyelvet is beszélő emberekből kerültek ki, és parasztok, kisnemesek egyaránt akadtak közöttük. Hosszú utakon, lovon, kocsin, nemegyszer gyalog, ezer veszély között vitték és hozták a leveleket, illetőleg kivételes esetekben a szóbeli üzenetet.

A külföldi posta egy, az előzőektől elütő fontos ágát képezte a. török portával, illetőleg az ottani magyar és francia rezidenssel való levelezés. A Balkánon át rendszeres postajáratnak ebben az időben még nyoma nincsen, sőt még arra sincs lehetőség, hogy a karlócai békében szabad átvonulást nyert császári kurírok útközben lovat váltsanak. A futárnak tehát vezetéklovakat kellett magával vinnie, ami roppant költségessé, amellett lassúvá tette az útját. Ezért főleg kezdetben, Rákóczi és portai megbízottai inkább alkalmi utazókkal, főleg a sűrűn jövő-menő török kereskedőkkel küldték leveleiket, ez viszont eléggé bizonytalan postaközlekedés volt.

A portai posta két főúton haladt. Az egyik a Nándorfehérvár-Nis-Szófia-Philippopolis-Drinápoly útvonal, a másik a Moldvának kerülő, vagy egyenesen Havasalföldnek menő Bukarest-Ruszcsuk-i út, amelyik Drinápolyban csatlakozik az előzőkhöz. A fejedelmi posta általában csak Nándorfehérvárig vagy Moldvába Jászvásárig (Jasi) vitte a levelet, onnan azután a vajda emberei, illetőleg a belgrádi rezidens, Pápai Gáspár közvetítésével török kereskedők továbbították Pápai Jánosnak és Horvát Ferencnek az isztambuli „erdélyi ház"-ba.

A felvidékről a legrövidebb útvonal Kecskemét-Szabadka-Újvidék-Nándorfehérváron át vezetett, az ezen való közlekedést azonban több mint bizonytalanná tette, hogy közbeesett a szerémségi szerb határőrvidék. Ezért Belgrádból jövet a staféták Temesvárnak kerültek és azután a Partiumon vagy Erdélyen át Debrecen felé vették útjukat.

Moldva és Havasalföld felé a postajárat meglehetősen élénk volt. Egyrészt a vajdákkal való barátinak mondható politikai kapcsolatok, másrészt az idehúzódott erdélyi kuruc emigráció révén sűrű levelezés épült ki. 1706 januárjában a fejedelem meghagyta a Moldvába küldött Bay Andrásnak, hogy „maga mellé négy jó, hív postát fogadjon”, és a fejedelmi udvarral rendszeres összeköttetést tartson. A moldvai vajda udvara vált azután a portai posta egyik főállomásává hosszú időre.

A moldvai postaút használatához azonban a Portának is hozzá kellett járulnia. Rákóczi 1705 végén utasította isztambuli megbízottait, hogy a francia rezidens közbenjárásával szerezzék meg ezt a hozzájárulást. 1706 január elején a nagyvezír megadta az engedélyt. Nehogy azonban a császáriak a karlócai békére hivatkozva belekössenek, az engedély nem magyar posták küldésére vonatkozott, hanem arra, hogy a vajda emberei szállítsák a fejedelem leveleit.

Moldván át a levelek átlagban másfél, két hónap alatt értek Isztambulba. Visszafelé gyorsabban jötték, aminek oka valószínűleg az lehetett, hogy Jászvásárból az ott várakozó fejedelmi posta azonnal indult, a portára menet viszont néha heteket hevert a levél ugyanitt. Nándorfehérváron át az út rövidebb volt. 1706-ban a posta mégis jóval lassabban ért célba, mert a levelet vivő kereskedők néha hetekre megállapodtak útközben. A levelek kézbesítésével különben portai viszonylatban éppannyi baj volt, mint az északra irányuló postánál. Gyakori volt, hogy két-három egyszerre érkezett, meg. Mindez sok zavart okozott, és magyar szempontból csak enyhítette a helyzetet, hogy portai viszonylatban a császáriak postája sem volt jobb, mint a kurucoké. Ahogy Pápai egyik nap feljegyezte naplójába: „Egy csausz azt a hírt hozta: »a magyarok Budát vívják." Mivel ritkán kapunk hírt — írta — „ha úgy nincs is, mégis töltjük időnket vele, míg más hírünk nem érkezik".

A portai posta megbízhatatlansága Rákóczit végül is arra bírta, hogy saját kurírjával küldje a leveleket. 1706 végétől kezdve tudunk ezekről a futárokról. Az első időben főleg Moldván át jártak, 1707-ben azonban a hadihelyzet miatt mindinkább Nándorfehérvár felé mentek, és a város valósággal a kuruc futárposta egyik központjává lett.

Az, hogy minden objektív nehézség ellenére a fejedelem rendszeres összeköttetést tudott fenntartani diplomatáival és a külföldi udvarokkal, egyaránt dicséri Rákóczi szervezőkészségét és megbízottai ügyességét.

II. Rákóczi Ferenc postája, amely Ausztriától független, önálló, ízig-vérig magyar postaintézmény volt, tanúságot tesz arról, hogy a magyar intéző tényezők önmagukra utaltan milyen nagy közforgalmi érzékkel intézték a posta ügyét is.

Rákóczi terveiben szerepelt nagyszabású postai hálózat kiépítése. Tervének keresztülvitelében azonban megakadályozta a szabadságharc hanyatlása.

A vesztett csaták nyomán Rákóczi postája is hanyatlásnak indult és a szatmári békekötés után, 1711-ben a tárogatókkal együtt elhallgatott a vezérlő fejedelem kuruc postáinak kürtszava is.

A magyar posta a gyarmatosító, feudális Habsburg-abszolutizmus hatalmi szervezetének kiépítése idején

Magyarországon, a Rákóczi szabadságharc bukása után még nehezebb lett a polgári fejlődés kibontakozása. Ennek oka egyrészt a nemzeti függetlenségért vívott küzdelem kudarcában állott, másrészt abban keresendő, hogy Magyarország termelőerőinek fejlődése messze elmaradt még a Habsburg birodalom örökös tartományainak gazdasági fejlődésétől is.

A XVIII. század első felében Magyarországon is a merkantilizmus az érvényesülő állami gazdaságpolitika. Az a tény viszont, hogy az államhatalom nem magyar, hanem idegen volt, ennek a gazdaságpolitikának kiteljesülését akadályozta.

A gyarmati rendszer kiépítése fokozatosan történt. A Habsburg-politika Magyarországgal szemben a szatmári békekötés (1711) után azt tűzte ki céljául, hogy központi hatalmát kiszélesítse és megszilárdítsa. E cél érdekében

hatalmi szervezetét újjáépítette. Az újjáépített hatalmi szervezet lett azután a fokozatosan bevezetett gyarmati rendszer alapja.

1711-ben egy királyi leirat elrendeli a postáknak Magyarországon és Erdélyben való helyreállítását. A kurucok által elkergetett és a Habsburgokhoz hű postamestereket visszahelyezik állásukba, fizetésüket újból folyósítják. Bár III. Károly (1711−1740) trónralépése alkalmával a Paarok hűbérjogát újból megerősítette, az 1712−1715. évi országgyűlésen hozott 1715. évi XXII. törvénycikk ismét leszögezi, hogy a vezérpostamester (generális postarum magister) alá rendelt postamesterek és veredariusok csak magyar és-pedig birtokos nemesek legyenek. Ebből is látszik, hogy a magyar országgyűlés a Paarok hűbérjogát nem akarta elismerni. Természetesen a magyar országgyűlés akarata — mint annyiszor, most is — papíron maradt, mert a helyzetet továbbra is a Paarok uralták és tetszésük szerint adományozták a postamesterségeket. A nagyobb javadalmazású állásokat idegeneknek juttatták, és hogy a törvény rendelkezésének „megfeleljenek", szükség esetében magyar nemességet eszközöltek ki.

Az 1722−1725. évi országgyűlésen az ipar és kereskedelem, a telepítés és a vízi közlekedés szabályozását elrendelő és az ország közgazdasági szempontjait figyelembevevő törvények sorozata készült. Ezekkel áll összefüggésben III. Károlynak az az elhatározása, hogy a háborúkban kimerült államkincstár érdekében pénzügyi szempontokat figyelem bevéve mind Magyarországon, mind Csehországban és az osztrák örökös tartományokban a postaintézményt állami kezelésbe vegyék.

Az 1722. évi egyezség szerint a Paar-család kiváltságairól lemondott, aminek fejében a posta évi 60 000 forint kárpótlás fizetésére kötelezte magát. Kimondották, hogy a postákat ezután a bécsi udvari főpostahivatal fogja igazgatni. A hivatal legfőbb tisztviselője azonban mindig a Paar-család legöregebb férfitagja lesz, aki a magasabb postai tisztségekre a kinevezés jogát is gyakorolja. Ezenkívül a család összes tagjai portómentesen levelezhettek és az ingyenes utazást is biztosították számukra.

Bécsben arra törekedtek, hogy a Habsburgok uralma alatt álló összes államokban a posta regálé legyen és közös ügyként szerepeljen éppen úgy, mint a külügy, a hadügy és a pénzügy. A reformot III. Károly 1722. július hó 1-től végre is hajtotta. Először is a posták felállításának jogát nyilvánította regálénak, azután pedig az összes postaállomások valamennyi épületét saját címerével láttatta el és az összes postákat az osztrák hivatalokkal együtt a bécsi legfőbb udvari postahivatal vezetésére bízta. Ugyancsak 1722. évi július hó 1-től kezdve a belföldi forgalomban az eddigi ½ latonként 6 krajcárban megállapított levéldíjat ½ latonként 8 krajcárra emelték fel, míg a külfölddel való forgalomban továbbra is megmaradt a ½ latonként eddig fizetett 6 krajcáros díjtétel.

A postamesteri utasszállítás védelmére egy 1726-ban kelt pátens csak a külön kiváltsággal rendelkező fuvarosgazdáknak engedi meg a lóváltással (tehát postamódra) és négyes fogaton való utasszállítást. A kocsikat és lovakat bérbeadó kiváltságos fuvarosok részére tarifát állapítanak meg. Ott, ahol a posták járnak, magánküldöncök levélgyűjtéssel nem foglalkozhatnak. Az urasági küldöncök csak gazdáik leveleit vihetik, ellenben a posták által ki nem szolgált helyeken bármely alkalmatosságot igénybe lehetett venni.

A jövőben csak az udvari levelezés és a meghatározott állami hatóságok levelezése élvez díjmentességet. Ebből kifolyólag a magyar városoknak és vármegyéknek a levelek szállítását 1741-ig átalányban kellett fizetni. A budai tanács hivatalos levelezéseinek szállításáért pl. 1726-ban 100 forint évi átalánydíjat fizetett. Az átalánytarifát a városok részére az 1741. évi XXXI. törvénycikk szüntette meg.

Mária Terézia 1743-ban a posta vezetését a főkancellárra bízta. A Paar családnak azonban bizonyos kinevezési jogköre megmaradt. Az udvari kamarának pedig megmaradt az a hatásköre, hogy a nagy postahivatalokhoz a bevételek ellenőrzésére kirendelt tisztviselők kinevezése iránt a királyhoz előterjesztést tegyen és a posta pénzügyeit intézze.

1750-ben a posta vezetése a „Directorium in publicis et cameralibus" nevű hatóság elnökére ment át. Az említett hatóságnál a postaügyekre külön hivatalt állítottak fel. 1755-ben udvari postabizottságot alakítottak, amelynek elnökévé a Paar-család egyik tagját tették meg. A posta állami kezelésbe vételével egyidejűleg az egész postát átszervezték. A nagyobb postahivataloknál nem szerződéses postamestereket, hanem állami tisztviselőket alkalmaznak. Ezek a postahivatalok felügyelő hivatalokként (praefecturák) működnek és a postamesteri hivatalok felett közigazgatási hatáskörrel is rendelkeznek.

A postaállomások működését tételes szabályok határozták meg. így:

1. A polgári, katonai és egyházi hatóságoknak, hivataloknak, földesuraknak és általában mindenkinek kötelessége volt a postát védeni és támogatni.

2. A postaházak (postaállomások) annak jeléül, hogy tartozékaikkal együtt kivételes helyzetben vannak, az uralkodó címerét viselték. Ez időponttól kezdve látják el tehát a postaházakat címer táblával.

3. A postaházakba katonaságot betelepíteni tilos volt.

4. A postamesterek és alkalmazottaik mindennemű adózástól és egyéb köztehertől, a postajáratok pedig vám-, híd-, rév-, útipénz fizetése alól mentesek voltak.

5. A postalovakat közmunkára, előfogatra nem volt szabad kirendelni.

6. A postakürttel adott jelre a posta előtt minden utasnak és könnyű járműnek ki kellett térnie, a nehéz járművek kötelesek voltak megállni, a menetelő katonaság pedig helyet engedni.

7. A postai alkalmazottaknak vagy a postajáratoknak a visszatartása büntetés alá esett.

8. Ugyancsak büntetés alá esett a postai egyenruhával (amictus postalis), a postai zsinórral (funiculus) és a postakürttel (cornu) való visszaélés. A postamestereket a főútvonalak mentén berendezendő postaállomások felállításánál, ló, takarmány és egyéb postaszolgálati szükséglet beszerzésénél támogatni kellett.

9. Ha útközben a postaló kidőlt, a postalegény az úton vagy a mezőn talált bármely lovat a legközelebbi postaállomásra igénybe vehette.

10. Rossz időben a posta az útról a mezőre térhetett, és ezen hajthatott tovább, míg ismét jó útra talált.

11. Ha a postát megtámadták, erről mindenki, akinek tudomására jutott,

köteles volt a hatóságnak nyomban jelentést tenni, hogy ez a rablókat üldözőbe vegye és a kárt elhárítsa.

12. Ha a postalegényt útközben baleset érte, a vele találkozó legelső utasnak a postát a legközelebbi helységig kellett kísérnie, ahol a földesúr vagy a hatóság feladata volt a postát a postaállomásig tovább szállítani.

A közlekedési hálózat kibővítése és megjavítása lényeges feltétele volt a forgalom növekedésének, amelyre a merkantilista gazdaságpolitikában nagy súlyt vetettek.

Az állam a közlekedés fejlesztésének költségeit általában a lakosságra, elsősorban az adózó népre hárította és csak egész kivételesen vállalta magára. Inkább csak az irányítás és az ellenőrzés gyakorlását tartják fenn, mint állami feladatot. A XVIII. század első felében egyetlen nagyszabású állami útépítés folyt Magyarországon: a Károly úté, amely Károlyvárost Portó Rév-vel, illetőleg Buccari-val kötötte össze. Ez az út elsősorban katonai célokat szolgált, de gazdasági jelentősége is nagy volt, mert megteremtette a nagyobb lehetőséget a magyar áruk tengeri kivitelére.

Az állami kocsiposta életbeléptetése

Mária Terézia uralkodására (1740−1780) esik a delizsánsz néven ismeretes személy- és csomagszállító kocsiposta forgalomnak a megindítása. Addig a postamesterek az utasoknak lovat adtak rendelkezésre, előfogatot vagy közönséges kocsit, az ebből származó bevétel a postamester magánjövedelme volt. Ezzel szemben a delizsánszok meghatározott útvonalakon nem alkalomszerűen, hanem menetrendhez kötötten közlekedő társaskocsik voltak, amelyek az utasokon kívül csomagokat és pénzküldeményeket is szállítottak. A delizsánszt a kocsison kívül kalauz (conductor) kísérte, akire a küldeményekre és az utazás rendjére való felügyelet volt bízva.

Mária Terézia 1749-ben elrendelte, hogy delizsánszjáratokat valamennyi főpostavonalon be kell rendezni. A delizsánszjáratokat Taxis herceg bécsi megbízottja, Lilien báró szervezte meg.

A delizsánszjáratok vezetésére 1750. október 15-én Bécsben postakocsi főexpedíciót szerveztek, a tartományi fővárosokban pedig postakocsi expedíciót, amelyek a legfőbb udvari postahivataltól függetlenül irányították a delizsánsz szolgálatot.

1750-ben császári pátens jelenik meg, amely a fuvarosokat eltiltja a postával szembeni magánversenytől és kimondja, hogy olyan helyeken, ahol delizsánszokat rendszeresítettek, pénzküldeményt, valamint 20 bécsi fontig terjedő áruküldeményt csak postakocsin szabad szállítani. Ha azonban a posta a küldeményeket férőhely hiányában nem fogadta el, a magánfuvaros a szállítást elvállalhatta.

Magyarországon 1752. szeptember 18-án vezették be a delizsánsz közlekedést. A XVIH. század végéig azonban csak három delizsánszvonalról van tudomásunk. Ezek:

1. Bécs-Pozsony között mindennap,
2. Bécs-Buda között hetenként egyszer,
3. Buda-Temesvár-Nagyszeben között minden negyedik héten.

Bécsből minden hétfőn reggel 8 órakor indult a delizsánsz és Budára szerdán reggel érkezett. Budáról vasárnap reggel 8 órakor indult és Bécsbe ért kedden délben. Az érkezett postaküldeményeket levélhordó kézbesítette házhoz Budán és Pesten. A bécsi postakocsival elküldendő pénzt vagy csomagot szombaton este 6 óráig kellett feladni. A szállítási díj olcsóbb volt mint a levélpostán.

A kocsiposta expedíción a pénzesleveleket nyitva vették fel, és miután ellenőrizték, hogy a pénz benne van-e, a levelet nemcsak a feladó, hanem a hivatal pecsétjével is lepecséltelték. Amikor a postakocsi nagyobb pénzösszeget vitt magával, fegyveres katona ment vele, aki 1 forint napidíjat kapott. Az utas vitelbére mérföldenként 20 krajcár volt. A rendeltetési állomásig ennek az egész összegét előre kellett lefizetni. A postakocsisnak állomásonként 5 krajcár borravaló járt. Az utas 50 font poggyászt szabadon vihetett magával.

A postakocsi kisebb távolságokra két mérföldet tett meg három óra alatt, nagy távolságra három mérföldet öt óra alatt.

1749. évben Magyarországon tíz levéljárat közlekedett, összesen 454 mérföldnyi vonalon 165 postaállomással. A kocsi járatok végállomásai a következők voltak:

1. Bécs-Pozsony,
2. Bécs-Sopron,
3. Bécs-Körmend,
4. Bécs-Pétervárad,
5. Bécs-Járfalu,
6. Bécs-Buda (első járat),
7. Bécs-Buda (második járat),
8. Bécs-Buda (harmadik járat),
9. Bécs-Debrecen,
10. Bécs-Rózsahegy.

E járatokon a levélposta általában hetenként kétszer közlekedett lovon vagy könnyű kocsival.

A levélpostán rendes szállításra legfeljebb 5 font súlyig lehetett levelet vagy csomagot feladni. Az ennél súlyosabb küldeményeket csak a hetenként egyszer induló postakocsival szállították.

A delizsánszjáratok bevezetése természetesen nem azt jelentette, hogy a járatok egyszerre behálózták az egész országot. Amint említettük, a XVIII. század végén még csak három ilyen delizsánszjárat volt. Az utasokat tehát rendszerint extrapostával a postamester kocsiján vagy az utas saját kocsiján vitték. Ha a kocsi nehéz volt, vagy személypoggyásszal túl volt terhelve, az utas költségére pótfogatot kellett alkalmazni. Az utasnak vagy hozzátartozójának a lovakat ostorral hajtani nem volt szabad. Ha az utas előre rendelte meg a lovat, lovanként 30 krajcár várakozási díjat kellett fizetnie. Az utazáshoz útlevél volt szükséges.

Minden utaskocsival vagy lóháton érkezőt haladéktalanul tovább kellett szállítani. Ha ez ló hiányában nem volt lehetséges, és lovat a lakosságtól sem lehetett szerezni, az utasnak várnia kellett.

A vidéki vendéglősöknek, polgároknak és parasztoknak szigorúan megtiltották, hogy utasokat fedett kocsin vagy hintón pénzért szállítsanak, vagy

hátaslovat bérbe adjanak,kivéve ha az utas olyan helyről indult el, ahol posta vagy engedélyezett fuvar nincs.

Útközben a kocsis gyakran fújta a postakürtöt. Erre nagy szükség volt, mert a kürttel jelzést adtak a szemben levő más járműnek, hogy térjen ki a postakocsi elől. A kitérő kocsi néha órákra bennragadt a sárba és így útját csak nagy késedelemmel tudta folytatni. A posta közlekedését pedig mindenáron biztosítani kellett. Ehhez fűződtek mind a hatóságok, mind a magánosok érdekei. A postakürt használatával nagyon sok visszaélés volt és ebben a nemesek jártak az élen. Erőszakoskodásaikkal, valamint azzal, hogy magánkocsijukat postajáratnak álcázták, valósággal rémei voltak a magyar országutaknak.

A postalegényt hajtókönyvvel és menetenként postacédulával (óralevéllel) látták el. A postacédulából a postamester bármikor megállapíthatta, hogy a hiba, a késedelem, a kár honnan ered, és ki felelős érte. Egyébként a postalegény működéséért a postamester teljes felelősséggel tartozott.

A postacédulába a postaküldeményeket beírták és ugyanide jegyezték fel az érkezés és az indítás időpontját is. Stafétáknak számára egy lovat mindig tartalékolni kellett. A szemközt jövő postalegények stafétáikat vagy rendes postájukat, valamint a szemközt jövő kocsikból a lovakat kölcsönösen kicserélték, hogy gyorsabban visszatérjenek állomásaikra.

A leveleket feladásuk előtt le kellett zárni. A kisebb helyekre szóló leveleken a legközelebbi várost vagy postahivatalt a címben meg kellett jelölni. Egy 1750-ben kelt rendelet megszabta, hogy a feladási helyet mindig a címirat fölé jegyezzék fel. A rendes posta (ordinaria) élelmiszereket nem szállított. A leveleket megérkezésük után a nagyvárosokban nem kézbesítették azonnal házhoz, hanem 24 óráig visszatartották, hogy értük személyesen jelentkezni lehessen. Ha a visszatartási idő után a levelekért senki sem jelentkezett, azokat a címzettnek levélhordó kézbesítette.

A felvétel alkalmával a leveleket meg kellett mérni, és a postamester a súlyt, valamint az értük kifizetett díjat a levél hátlapjára, a címzett által fizetendő díjat az előlapra rávezette. A feladáskor beszedett díjakról a postamester felvevőnaplót, a címzettől beszedett díjakról kézbesítőnaplót vezetett. A naplókat a hó végén a havi számadáshoz kellett csatolni. Ezenkívül a díjakat a leveleket kísérő iratba (rovatlapba) is bejegyezték.

Ha valamely nagyobb helyre több levél volt, azokból csomagokat készítettek. Kisebb helyekre osztályozó állomások közvetítésével küldötték a leveleket.

Az induló és érkező postákról, stafétákról és az ajánlott levelekről a hivatalok külön naplót vezettek.

A század közepén a törvényszéki idézések mintájára tértivevényes ajánlott leveleket léptettek életbe. Ugyanis a törvényszékek régóta a levelekhez átvételi elismerést is mellékeltek, amelyet a címzett a kézbesítés alkalmával aláírt és amelyet a posta ezután a törvényszéknek nyomban visszaküldött. A levélküldésnek ezt a módját a XVIII. század közepén már magánosok is felhasználhatták, ha a vevény visszaküldéséért a feladó egy ugyanolyan rendeltetésű, ½ latos levél súlydíját megfizette. Ezeket a leveleket „recomandirt” leveleknek nevezték.

A kocsiposta létesítésével egyidejűleg megengedték pénzes levelek küldését is. 1755-től tehát a recomandirt levelekben pénzt is lehetett elhelyezni oly módon, hogy a feladó a postahivatalban a felvevő előtt a pénzt megolvasva volt köteles a levélben elhelyezni, a levél átvételéről pedig a feladó nyugtát kapott, sőt elveszés és kifosztás esetében a posta a károsultnak teljes kártérítést nyújtott. Ezzel az intézkedéssel megoldást nyert a pénzküldés fontos kérdése is, melynek lényeges hatása volt a postaforgalom emelkedésére.

1750-ben a fél-bérmentesítést eltörölték: a belföldi és az örökös tartományokkal való forgalomban a teljes díjat a feladásnál vagy a kézbesítésnél lehetett leróni, de az egyéb külfölddel való forgalomban a teljes díjat a feladásnál mindenképpen meg kellett fizetni. 1751-ben mégis visszaállították a félbérmentesítést és új díjszabást vezettek be.

A feladási hely nevét vagy kézírással, vagy pedig a postamesterek egyéni ízlése szerint készült bélyegzővel tüntették fel. A legrégibb ismert magyarországi helybélyegzést egy 1752. április 13-án Debrecenben feladott levélen találták.

A kézzel való felírás munkájának megtakarítása végett tértek rá a postamesterek a bélyegzők készítésére, mert így gyorsabban és kisebb fáradsággal láthatták el a leveleket a hely megjelölésével. A bélyegzéseket eleinte a levél címoldalán vagy a hátoldalán alkalmazták. 1768-tól már általában csak a címoldalon fordulnak elő. A leveleket néha a rendeltetési vagy az átmenő postahely is lebélyegezte.

1748-ban levél gyűjtőhelyek felállítását rendelték el. Ahol ilyen levélgyűjtőhelyek nem voltak és a leveleket magánküldönc hozta postára, ez a levéldíj felét, három mérföldet meghaladó utaknál a díj egyharmadát köteles volt a postamesternek beszolgáltatni, aki erről a küldöncnek írást adott. Két olyan hely között, ahol a posta egyáltalában nem létezett, szabad volt a levélgyűjtés és a szállítás. Ezenkívül uradalmak, elöljáróságok és községek saját hivatalos postájukat mindenütt saját küldönceikkel küldhették, de ezeknek idegen levelek szállítását elvállalniuk nem volt szabad. Az ily küldöncöket a legközelebbi postaállomásnál név szerint be kellett jelenteni és a küldöncjelvénnyel ellátni.

Külföldről a küldöncök kereskedelmi csomagokat és szorosan azokhoz tartozó levelezést hozhattak és vihettek. Más levelezés gyűjtése és szállítása tilos volt, és ezt a tilalmat a vámhivatalok a határokon ellenőrizni voltak kötelesek. Ahol postakocsik közlekedtek, a 8 fonton aluli csomagok és hírlapcsomagok szállítása is tilos volt.

Amikor a naponta közlekedő levéljáratokat bevezették, a városi és más engedélyezett küldöncök további megszorítását tervezték, ez ellen azonban egyes községek állást foglaltak, utalással arra, hogy ezek a küldöncök nemcsak híreket közvetítenek, hanem a polgárság és iparosok részére bevásárlásokat eszközölnek, és hivatalos ügyekben is nagy terjedelmű jelentéseket és pénzeket visznek, amelyeknek postán küldése rendkívül költséges volna.

A postamesterségeket szerte az országban rendszerint helybeli jómódú birtokosnak, ennek elhalálozása esetében pedig özvegyének vagy fiának, illetőleg annak adták, akinek módjában volt a postaházat és felszerelését megváltani.

A század második felében örökjog nélkül úgy is adományozzák a postamesteri állásokat, hogy a postamesternek az állomás beszüntetése vagy elvétele esetére 800−12 000 forint megváltási összeget biztosítottak. A postamestereknek egyébként jogukban volt bizonyos feltételek fennállása esetében állomásukat eladni vagy másra átruházni.

Különbséget tettek aközött, hogy a postaállomások örökölhetők voltak-e vagy pedig nem. Az örökölhető postaállomások a levélpostát ingyen szállították, a többiek viszont díjazást kaptak. Valamennyi állomás azonban a különböző bevételekből (viteldíj, lóbérlés díja, levéldíj) aránylagosan részesedett. A kocsiposta szolgálat kezeléséért a bevétel 5%-át élvezték.

A postamesteri javadalmazást igen sok helyen a postaföldek használata egészítette ki. Legelőt és kaszálót adtak ugyanis a postalovak részére, mégpedig hogy kéznél legyenek, lehetőleg a postaállomás közelében.

Mint e kor különleges intézményét meg kell még említenünk a „kambiatura" nevű postaintézményt. A kambiaturát a töröktől visszafoglalt temesi bánságban ennek kormányzója, gróf Mercy tábornok létesítette. Gróf Mercy a közlekedés rendezésére már 1719-ben úgy intézkedett, hogy az utakat és a. réveket mielőbb jókarba hozzák. Az utak ugyanis járhatatlanok voltak, és a kereskedelmi ügynökök, kalmárok és futárok nem tudtak fuvart kapni.

A személy, poggyász és áruszállítás eleinte kincstári kezelésben volt. A szállítók többnyire kiszolgált német katonák voltak, akiket a kerületek vezetői alá rendeltek. Az állomásokon személyszállító kocsikon kívül teherszállításra ökrösszekerek is voltak készenlétben. Eleinte meghatározott egységes díjszabás nem volt. Olyan helyeken, ahol nem voltak vendéglők, a postaszállítók tartoztak az utasoknak jutányos áron szállást és élelmezést adni.

Emellett a „Banatisches Fuhrwesen" mellett udvari kamarai engedéllyel 1727-ben magánfuvarozási vállalat is alakult, amely Bécs és Temesvár között tartott fenn hetenként egyszer összeköttetést. Ez a vám és a harmincad alól fel volt mentve, de egyébként állami támogatást nem élvezett.

- A Mercy kormányzó által a kincstár költségén létesített kambiatura intézmény állomásai egymástól öt-öt mérföldnyi távolságra estek. A kambiatura kinevezett tulajdonosa a kincstártól rendszeres évi fizetést kapott. Az állomást a kinevezett tulajdonos örökségképpen családjára hagyhatta vagy el is adhatta. Ezzel szemben köteles volt legalább nyolc jó lovat tartani megfelelő szerszámmal, két nyereggel, két kocsival és két kocsissal. A hivatalos utast a szomszéd állomásra 17 krajcárért, a magánutast 24 krajcárért kellett elszállítania. Ugyanannyi járt a különposta (staféta) elviteléért is. Kezdetben a kambiatura csak hivatalos utasokat és stafétákat szállított, később azonban magánszemélyeket is vitt.

A kambiaturákat csakhamar megbízták levélposta szállítással, továbbá levelek felvételével és kézbesítésével. Ha a telep, amelyen a kambiaturát felállították, beváltotta a hozzá fűzött reményeket, a fuvarozó állomást postahivatallá alakították át.

Horvát−Szlavónország területén, amint a török uralom alól felszabadult, olyan sikerrel alkalmazták a kambiatura intézményt, hogy néhány állomása, mivel az elhagyott vidéken postahivatalt fenntartani nem volt gazdaságos, még 1848-ban is fennállott.

A posta a felvilágosodott abszolutizmus alatt

A Habsburg birodalomban a felvilágosodott abszolutizmus II. Józsefben (1780−1790) talált legjellegzetesebb képviselőjére, II. József a feudális rend válságát felismerve, annak korszerűsítése céljából testestül-lelkestül a felvilágosodott abszolutizmus hívévé szegődött.

A felvilágosult abszolutizmus postai intézkedéseiben is markánsan megnyilvánult.

II. József már 1781-ben elrendelte, hogy az ügymenetet a felesleges formaságok kiküszöbölésével egyszerűsítsék. 1783-ban megszüntette az udvari postabizottságot. A postaállomások és járatok berendezését, valamint beszüntetését az egyesített udvari kancelláriához és kamarához utalta. Ez utóbbi hivatal látta el a postai belszolgálat, a kezelés és a díjszabás ügyeinek irányítását is.

A személyzeti ügyeket továbbra is a vezérpostamester intézte, azonban a felügyelő postahivatalok vezetőit, valamint a rovancsbiztosokat, a külön kocsiposta hivatali főnököket és ellenőröket, nemkülönben az örökös postamestereket a vezérpostamester előterjesztésére a király nevezte ki.

A pénzkezelést, továbbá a számvevői teendők ellenőrzését továbbra is a császári királyi udvari posta számvevőség intézte. Viszont a magyar helytartótanács gyakorolta ezentúl Magyarországon az alábbi postai joghatóságot:

1. ítélkezett afölött, aki postaügyben kibocsátott és Magyarországon kihirdetett általános postajogok ellen vétett;
2. ha a postaalkalmazott vagy postamester kihágást követett el, pl. utazóval szemben;
3. ha a vármegyék és a községek a megrongált hidakat és utakat felszólítás után sem voltak hajlandók jókarba helyezni;
4. ha a postamester panaszával a helytartótanácshoz fordult.

A posta belkezelése, járatrendje, üzletszabályzata és tarifája azonban továbbra is az osztrák tartományokkal egyenlő szabályok szerint a bécsi főpostaigazgatóságnál maradt.

II. József idejében jelent meg az első magyar nyelvű hírlap Pozsonyban „Magyar Hírmondó” címmel, amelyet a posta példányonként egy félévre 1 forintért szállított.

II. József 1786-ban beutazta az országot. Utazása során a postaszolgálat működésével kapcsolatban sok személyes benyomást szerzett. Ezért Bécsbe való visszatérte után utasítást adott a helytartótanácsnak új postavonalak létesítésére. így jöttek létre 1787-ben a Buda-Szentes-Nagyvárad, továbbá az Aradra elágazó vonalak, valamint a Nagyvárad és Kolozsvár közt rendszeresített új vonal és a Székesfehérvártól Körmendig, Kanizsáig húzódó postavonalak. A kambiatura vonalakat is egyre gyakrabban bevonják a postai szolgálatba.

Magyarországon, Horvátországot, és Szlavóniát is beleértve, összesen 8 postapraefectusi kerület állott fenn: Buda, Pozsony, Kassa, Temesvár, Zimony, Kőszeg, Várasd és Eszék székhellyel. Erdélyben, Nagyszebenben volt postapraefectura.

Mindezek a szervezeti intézkedések alapjául szolgálhattak volna annak,

hogy a posta működését megjavítsák és hazánkban is végre jól működő és szervezetileg is erős postaintézmény jöjjön létre. A magyar uralkodó osztály azonban, amely a nemesi adózás felvetése és a földmérés megindítása óta, nemkülönben a német nyelvrendelet következtében ellenállásra készült, a postát is gyűlölte és annak fejlődésében a bécsi hatalom fokozott térfoglalását látta. Ahol csak lehetett, nehezítették a posta tevékenységét. Az állami posta rendkívül ellenszenves intézmény volt. Ezt kihasználva a mészárosok, hentesek, kolduló barátok üzletszerűen űzték a levélszállítást. A nemesek és a rendek pedig a leveleket nem bízták a postára, hanem külön küldönccel továbbították egyik nemesi udvarháztól a másikig, úgyhogy a hivatalos posta mellett jelentős magánhírszolgálat is kialakult. De nemcsak a levélszállításnál igyekeztek az állami postát elkerülni, hanem az utazásoknál is saját kocsijukon utaztak. Gombamódra elszaporodtak a magánfuvarosok is, akik a postánál sokkal drágábban és lassabban közlekedtek.

A magyar posta a feudalizmusból a kapitalizmusba való átmenet korszakában

I. Ferenc (1792−1835) uralma alatt szertefoszlik az az illúzió, hogy a Habsburg reformok átformálhatják Magyarországot.

A magyar posta intézményeire Ausztria továbbra is teljes erővel ránehezedik és azokat osztrák vezetés alatt igyekszik tartani. Ebben az alkotmányellenes törekvésben Ausztria főérve az volt, hogy a postajövedék és a postai díjak megszabása királyi jognak számított.

Az osztrák postavezetés igyekszik kihasználni és saját pozícióinak megerősítésére fordítani azt a tényt, hogy a személyzet körében nagy volt a fegyelmezetlenség, a szolgálati érdekeket egyáltalán nem becsülték semmire sem. Az 1802. évi országgyűlésen még a követek is erélyesen támadják a postát.

1803-ban a helytartótanács rendeletben fenyegeti meg a postamestereket, hogy ellenük, ha nem teremtenek rendet, a legszigorúbban fog eljárni, a postalegényeknek pedig megbotozást helyez kilátásba.

I. Ferenc 1808-ban leiratban panaszolja az udvari kancelláriánál, hogy a leveleket rendkívül lassan továbbítják és szállítják, úgyhogy két-három hét is beletelik, amíg a címzetthez elérkeznek.

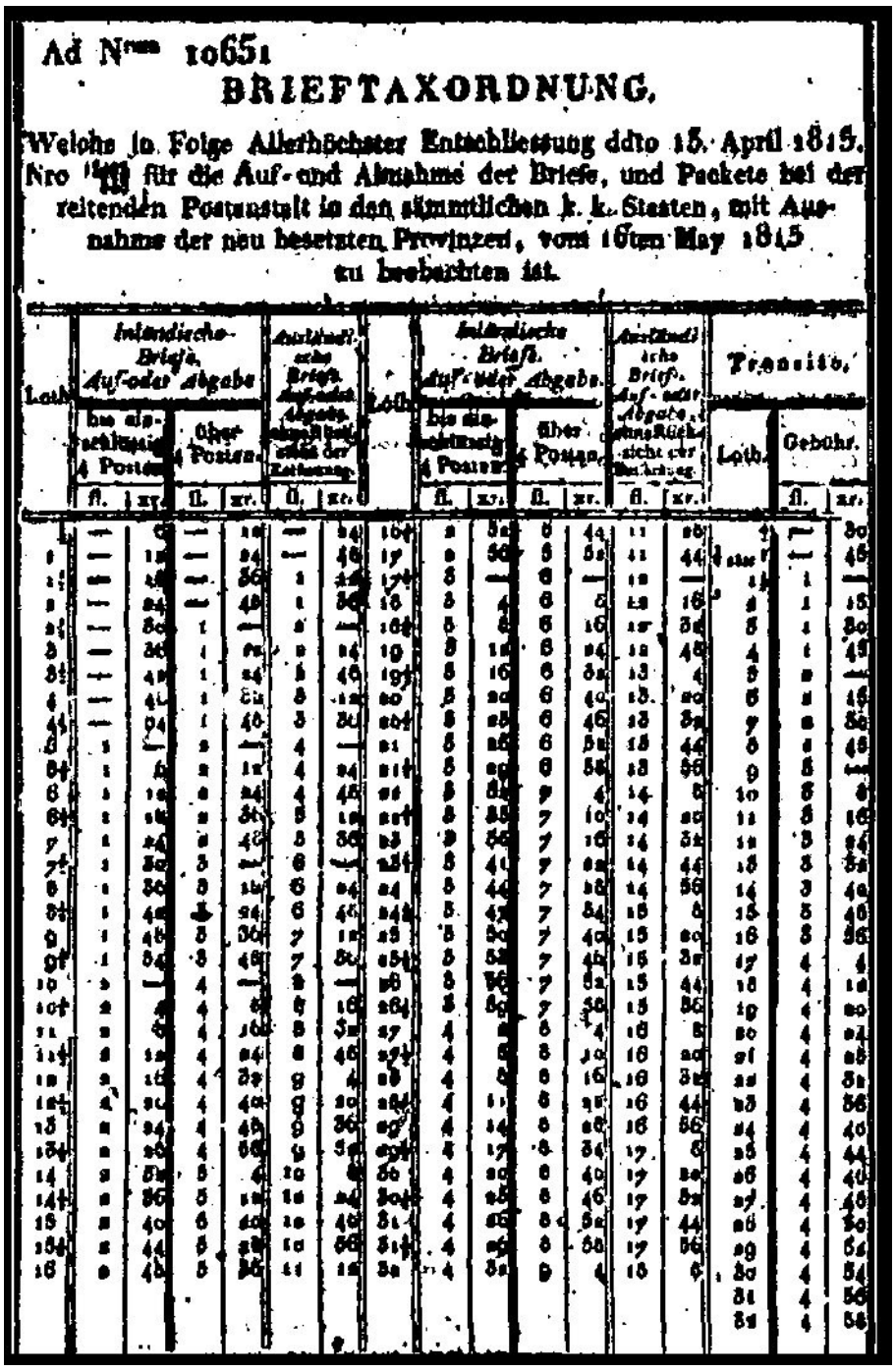
1813-ban Paar Károly — mint 1722-ben egyik őse, korábbi kiváltságairól — lemond a postaügyek központi vezetéséről és csupán a vezérpostamester címet tartja meg magának. A posta jövedelméből a családnak 66 000 forint évi járadékot adnak, valamint portómentességet, ingyen utazást és a postasíp használatát biztosítják.

Ezt az eseményt Magyarországon megpróbálják ismét a posta belső függetlenségének megteremtésére felhasználni, de sikertelenül. Csupán annyit sikerül elérni, hogy a postatisztviselőket a jövőben a magyar kormányszervek nevezik ki.

Ausztria a postahivatalokból valóságos kémszervezetet igyekszik formálni, hogy a magyar közigazgatási és társadalmi tényezők levelezését állandó megfigyelés, cenzúra alatt tartsa. A postamesterek még a vármegyék hivatalos leveleit is lefoglalják. Az 1825. évi országgyűlés is szót emel az ellen, de

teljesen hiába. A politikai kémkedés még fokozottabb mértékben folyik tovább.

Egyes megyék a postát többé nem is használják, hanem ismét saját lovas küldönccel bonyolítják le a levelezéseiket. Erre a rendszerre nézve jellemző adat Kossuth Lajos lapjának üldözése. Az 1832−36-i országgyűlés berekesztésének idejéig Kossuth az „Országgyűlési Tudósítások” című írott lapját zárt levelekben küldötte szét. De ezután a Metternich-kormány már ezt sem engedte, és ezen Pest vármegye közgyűlésének előterjesztése és a nádor közbelépése sem tudott segíteni. Kossuth azontúl lapját csak a vármegyék közvetí-



Ad N^ro 10651

BRIEFTAXORDNUNG,

Welche in Folge Allerhöchster Entschliessung ddto 15. April 1815. Nro [illegible] für die Auf- und Abnahme der Briefe, und Packete bei der reitenden Postanstalt in den sämmtlichen k. k. Staaten, mit Ausnahme der neu besetzten Provinzen, vom 16ten May 1815 zu beobachten ist.

Levélpostai díjszabás 1815-ből

tésével, lovasküldöncök útján küldhette szét, amíg csak 1837 nyarán be nem következett elfogatása. De nemcsak Kossuthnak, hanem az országgyűlés tagjainak levelezését is kémlelik. A kijelölt leveleket felbontogatják és azoknak kivonatát a bécsi rendőrség útján Metternichhez és magához I. Ferenchez is eljuttatták.

Kossuth Lajos egy 1836-ban Ugocsa vármegye főjegyzőjéhez írt levelében ezt mondja: ,,A posta lassú is, költséges is, hitetlen is."

Mindezek ellenére a levéltitok megsértését farizeus módon szigorúan büntették, ahol ebben nem a „cabinet noir" érdekei játszottak közre.

1838-ban a helytartótanács saját hatáskörében bocsát ki rendeleteket, amelyben a postahivataloknak megengedi, hogy magyar nyelven tegyék felterjesztésüket. Ez a rendelkezés az 1790. évi XVI. törvénycikken alapul, amelyben a király biztosította a rendeket, hogy bármiféle ügyekre nézve idegen nyelvet nem fognak használni. A helytartótanács egyúttal azon volt, hogy az uralkodó osztály érdekeinek megfelelően a postahivatalok csak vagyonos és „jó magyarnak" bizonyult nemesek kezében kerülhessenek. Az 1839-ben megnyitott Győr-Székesfehérvár-Szekszárd-i új postavonalnál ezt a szempontot már teljes egészében érvényesítették is. A vonal postamesterei a következők voltak: gróf Eszterházy Miklós, báró Lusénszky Károly, gróf Zichy Károly, gróf Széchenyi Lajos és nemes Horváth József. Az új postajárat 20 órával rövidítette meg a Belgrádon és Nisen át hetenként kétszer közlekedő ún. „török posta" főjáratát.

1840. november 17-én a helytartótanács elrendelte, hogy a postahivatalok csak magyar szövegű vevényeket használjanak, a tértivevényeket pedig belföldre magyar, külföldre és Ausztriába latin nyelven állítsák ki.

1844-ben a magyar nyelv elnyerte egyeduralmát a közigazgatás és a közoktatás minden területén. Az 1844. évi II. törvénycikk alapján azután végleg elrendelték minden postaszervnél a magyar nyelv hivatalos használatát. Az 1844. évi V. törvénycikk kimondta a nem nemeseknek is minden országos hivatalra, tehát bármely postai tisztségre való alkalmazhatóságát is. Az 1847-ben kiadott helytartótanácsi rendelet a postaállomásoknak újból meghagyta hogy hivatalos irataikban és jelentéseikben kizárólag a magyar nyelvet használják.

A bécsi igazgatás kénytelen volt tudomásul venni a magyarországi változásokat. Ezt abból a tényből is látjuk, hogy a Bécsből irányított magyar kocsiposta vevényeit egyik oldalon magyar, másik oldalon német nyelven nyomtatták ki azzal az utasítással, hogy a belföldre szóló küldeményeknél a magyar, az Ausztriába szóló küldeményeknél pedig a német szöveget kell kitölteni.

1837-ben új postapátens jelenik meg. A pátens szabatosan megállapítja a postaregálé fogalmát és kimondja a posta kizárólagos jogát a levelek és az időszaki hírlapok, továbbá az utasok szállítására. Ugyanakkor megszűnt a kizárólagos jog az árucsomagokra nézve.

A pátens 1838-ban Ausztriában életbelépett, Magyarországon és Erdélyben azonban az osztrák postaigazgatás csak a postapátenst kiegészítő 1838. november 1-i kocsipostai és az 1839. május 1-i levélpostai üzletszabályzatot és rendtartást léptette életbe.

Ennek azért van jelentősége, mert hazánkban így az osztrák postapátens nem volt érvényben, amiből kifolyólag nálunk igen sok, a postával versenyző vállalat alakult. Ezek közül a legkiterjedtebb a „gyorsparasztoké” volt. Említésre méltók még a Pest-Balatoni gyorskocsik, és méginkább a Biasini-gyorskocsik, amelyek Nagyváradtól Kolozsvárig közlekedtek. Az említett magánvállalatok a későbbiek során a csomagküldemények szállításán kívül sokszor levelek csempészésével is foglalkoztak. Ezért igen sok baj volt velük és a postaigazgatóságok gyakran léptek fel ellenük. Az osztrák postaigazgatás, amikor a vállalatok osztrák területen is működni akartak, a lovaikat elvette és ellenük postajövedéki kihágás címén eljárást indított. Sok vita után végül 1840-ben kimondották, hogy az üzletszerűen fuvarozó magyar vállalkozók a hatósági útlevéllel ellátott utasokat Ausztria területére is szabadon szállíthatják, és működésük nem meríti ki a postajövedéki kihágást akkor, ha lóváltást nem vesznek igénybe.

1823-ban a bécsi kocsiposta igazgatója Ottenfeld Miksa azzal a javaslattal lepte meg a postaigazgatást, hogy könnyű, csupán öt utas befogadására alkalmas postai gyorskocsikat helyezzenek forgalomba úgy, hogy azok négy váltott lóval éjjel is közlekedjenek. A postaigazgatás Ottenfeld javaslatát kísérletképpen elfogadta. 1823-ban megindult az első fekete-sárgára festett gyorskocsi Bécs és Brünn, majd Bécs és Prága között, amely utóbbi a régi delizsánsszal szemben az utat öt nap helyett 36 óra alatt járta meg. Az újítás nagy sikert aratott. 1824-től már Bécsből Pozsonyba is indítanak gyorskocsikat. A gyorskocsik minden nap közlekedtek, és a Bécs-Buda utat az eddigi 49 óra helyett 31 óra alatt tették meg. A gyorskocsi Bécsből indult este 7 órakor, Budára ért harmadnap éjfél után 1 órakor. Visszafelé indult délután 4 órakor, Bécsbe ért másnap este 11,30 órakor.

Az utas 14 forint 54 krajcár vitelbért fizetett ezüstben és 50 font poggyászt ingyen vihetett magával.

Budáról Győrön át Bécsbe még akkor is járt a gyorskocsi, mikor Pestet Béccsel már vasút kötötte össze.

A gyorskocsi levélpostát is vitt. Forgalomba állításuk után a gyorskocsikat nevezték el delizsánsznak, a régi delizsánsz neve pedig malleposta lett. A gyorskocsin utazók poggyászát, terjedelmes csomagokat, nehéz ládákat stb. társzekéren vitték a gyorskocsi után. Egy-egy utast azonban ezekre a kocsikra is felvettek.

A XIX. század elején Magyarországon Horvát−Szlavónországot is beleértve 365, Erdélyben 56 postaállomás volt. Ezenkívül Magyarországon 24, Erdélyben pedig 3 helyen levélszedőséget rendeztek be.

1829-ben Ausztriában egyesítik a kocsi- és a levélpostát. Ugyanez azonban Magyarországon és Erdélyben ellenállásba ütközött. A helytartótanács és a főkormányszék ugyanis állást foglalt az ellen, hogy a magyar állami közintézménynek tekintett levélpostát kapcsolatba hozzák a kocsipostával, amelyet Bécsből igazgattak. Ennek következtében Magyarországon a levélposta továbbra is a helytartótanács és a főkormányszék végrehajtó és ellenőrző hatáskörében maradt, míg a kocsiposta igazgatását a bécsi postai főigazgatóság alá rendelt budai, illetőleg Erdélyben a nagyszebeni kocsiposta főexpedíciók látták el.



Anzeige.

Vom 21ten Februar l. J. angefangen, wird der k. k. Postwagen nach der untenstehenden Uebersichts-Tabelle alle 14 Tage, anstatt am Samstage, in Zukunft am Dienstage Früh von hier nach Ofen abgehen, und in der darauf folgenden Woche am Mittwoch wieder zurück hier eintreffen. Die Aufgabe der Postwagenssendungen ist daher vom Freytage auf den Montag vor Abgang des Wagens verlegt worden.

Uebersichts-Tabelle

des Abganges und der Ankunft des k. k. Postwagens zu Kaschau.

Abgang.		Ankunft	
Monat	Tag	Monat	Tag
Februar 1826	den 21.	März 1826	den 1. 15. u. 29.
März —	— 7. und 21.	April —	— 12. und 26.
April —	— 4. — 18.	May —	— 10. — 24.
May —	— 2. 16. u. 30.	Juny —	— 7. — 21.
Juny —	— 13. und 27.	July —	— 5. — 19.
July —	— 11. — 25.	August —	— 2. — 16.
August —	— 8. — 22.	September —	— 13. — 27.
September —	— 5. — 19.	October —	— 11. — 25.
October —	— 3. 17. u. 31.	November —	— 8. — 22.
November —	— 14. und 28.	December —	— 6. — 20.
December —	— 12. — 26.		

Von der k. k. Expedition fahrender Posten.

Kaschau am 1. Februar 1826.

A kassai postakocsi expedíció hivatalos értesítője a Kassa és Buda között közlekedő postakocsiról. 1826.

A POSTASZEMÉLYZET HELYZETE ÉS A POSTAKEZELÉS FEJLŐDÉSE A XIX. SZÁZAD ELEJÉN

A XIX. század elején kialakul a postai alkalmazottak státusa is. A fizetések az akkori viszonyokhoz képest csekélynek mondhatók. Az ellenőrök évi 400 forintot, a tisztek 250−300 forintot kaptak. A főjövedelmet a mellékdíjak tették. Ilyenek voltak a feladási 3 krajcáros vevénydíj, az újságcsomagolási, a kézbesítési, az értesítési illetékek stb. Ezeket összegyűjtötték és tekintet nélkül az illető alkalmazott beosztására, egymás között felosztották. Ennek a rendszernek következményeképpen a személyzet lehetőleg sokat dolgozott, nehogy a mellékjövedelmet megrontó személyzetszaporításra legyen szükség. A mellékjövedelem néha fejenként évi 800−1000 forintra is rúgott. A mellékjövedelmeket 1842-ben megszüntették az akkor életbeléptetett új tarifával kapcsolatban, kárpótlásként fizetési pótlékokat állapítottak meg.

A postamestereknek vagy haszonrészesedésük volt a bevett postadíjakból, vagy állandó fizetést kaptak. A jövedelem másik része a szállítási díjakból folyt. Emellett kincstári földeket is kaptak haszonélvezetre. Egyes postaállomások még örökösödési joggal vagy azzal a kedvezménnyel rendelkeztek, hogy az állomás megszüntetése esetében bizonyos kártalanítási összeget is kaptak. Később ilyen jogokkal állomásokat már nem engedélyeztek, hanem a postamestereket szerződés alapján nevezték ki.

1845-ben a postamesterek helyzetük javítására országos mozgalmat indítottak. A magyarországi praefecturák két-két kiküldöttje Pesten értekezletet tartott és megbízottat választottak, hogy ügyeikben a helytartótanácsnál és a bécsi főpostaigazgatóságnál eljárjon. Az eredményt nem ismerjük.

A posta a levél- és a csomagforgalmon kívül a hírlapszállítást is ellátta. A hírlap megrendelése vagy a kiadónál, vagy a postán történhetett. A hírlapok szállításáért a kincstár az előfizetési díj 10−15%-át kapta. A megrendelő postahivatal 12−15 krajcár mellékdíjon kívül 10 példány után még egy ingyenpéldányt is kapott. Az előfizetési pénzeket a postahivatalok díjtalanul küldték meg. 1840-ben hazánkban 26 magyar, 18 német és 9 más nyelvű lap jelent meg.

1819-ben a nyomtatványt külön küldemény fajtaként beiktatják a postai forgalomba. A nyomtatványokra (currensek) kedvezményes díjszabást alkalmaznak, mégpedig oly módon, hogy a rendes levél viteldíjának csak egyharmadát kellett ezután fizetni.

1830-ban a levelek általános házhoz kézbesítésével kapcsolatban hozták be hazánkba a poste restante kezelést. Előbb három hónapig, majd később csak egy hónapig kellett a poste restante küldeményeket a hivatalban őrizni.

Rendezték a kézbesíthetetlen levelek kezelését is. A kézbesíthetetlen levelekről készített jegyzéket egyrészt a postahivatalokban ki kellett függeszteni, másrészt a hírlapokban is közzé kellett tenni. A levelek feladásának megkönnyítésére levélgyűjtő szekrényeket rendszeresítenek. Ezek a levélszekrények természetesen ebben az időben még csupán a portós levelek feladására szolgáltak. A levélszekrények fekete-sárga színűek voltak és előoldalukon rájuk ragasztott papírlapon a levélszekrények használatára vonatkozó tudnivalókat lehetett elolvasni.

Pénzesleveleket ekkor már csak kocsipostával lehetett küldeni. A pénzt

nyitott levélben kellett a postára hozni és a levelet a feladó és a hivatal pecsétjével kellett lezárni.

1843 óta megengedték, hogy pénzt és kisebb csomagot levélpostán is továbbítsanak a legközelebbi kocsiposta állomástól a rendeltetési helyig.

1789-től 1817-ig a levél díja egységes volt. Ettől kezdve a forgalom folytonos visszaesése folytán a belföldön távolság szerint tagolt (zónaszerű) díjszabást vezettek be. 1817-ben kimondották, hogy a díjat, amelyet eddig a feladó és a címzett felében fizetett, a jövőben az egyik vagy a másik egészben köteles megfizetni.

1817-ben a postabélyegző használata általánossá válik. Elrendelik, hogy a postahivatalok lehetőleg lássák el magukat bélyegzővel és azt alkalmazzák a levél címlapján. A bérmentesítésre vonatkozó szándékot a feladó vagy magára a levélre írta, vagy pedig a postára adáskor a küldeményhez csatolt kísérő cédulára.

A tarifa egymásután többször változik. Az értékek és csomagok díjazására nézve háromféle tarifa volt: ezüsttarifa, bankócédula-tarifa és málhatarifa. Arany küldeményért az ezüst-tarifának csak a felét kellett megfizetni. Az ezüst- és bankócédula tarifa alapján a feladó csak az érték után, a málhatarifa alapján pedig csak a súly után fizetett díjat. A megengedett legnagyobb súly 100 font volt. Terjedelmes málháért 5 fontig másfélszeres díj járt.

Az utasszállítás díját gyakran emelték. Külön díj járt belső ülésért, külön a külsőért, az ölben gyermekért, a nagyobb gyermekért, a kocsisnak külön ostorpénzt, a különpostáknál hajtópénzt kellett fizetni. Ehhez járult még borravaló a kocsisnak, a kenőcspénz, továbbá a postamester kocsijának igénybevétele esetében a kocsihasználati díj.

A nem megfelelő hálózat, az aránylag ritka közlekedés, a drága tarifa, valamint a kiszolgálás megbízhatatlansága miatt nagyobb arányú forgalom nem fejlődött ki. 1837-ben Magyarország lakossága kb. 12 millió volt, ugyanakkor a postahivatalok száma (a levélszedőségeken kívül) 402. Erdélyben a lakosság száma 2 millió 200 ezer volt, a postahivatalok száma 61.

1847. december 26-án Bécs és Pozsony között, osztrák alkalmazottakkal megnyílt az akkori Magyarország első távíróállomása. A távíróállomáson Bain-féle delejtűs távjelző készüléket használtak, amelyet Eckling módosított. Bain készülékével a betűket a delejtű jobbra és balra való kitéréséből összeállított ábécé segítségével továbbították. Eckling módosításával a jelzéseket csengők adták. A távíróállomás 1848. június 12-ig működött Pozsonyban. Az első magyar felelős minisztérium megalakulása után Bécs az osztrák alkalmazottakat visszahívta és az állomás működését megszüntette.

A posta működése az 1848−49-es szabadságharc alatt

1848 tavaszán forradalmi hullám söpört végig Európán. Hazánkban is megkezdődött a küzdelem a függetlenségért és a polgári átalakulásért.

1848. április 7-én megalakult az első független magyar kormány. A postaügyek intézése Klauzál Gábor földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter felügyelete alá került. Az 1848. évi III. törvénycikk rendelkezési alapján Klauzál Gábor tüstént hozzálátott a posta magyarrá tételéhez. Már április

26-án rendelet jelent meg az összes postapraefecturákhoz. A rendeletben többek között Klauzál a következőket mondja:

1. Minden olyan postai tárgyak iránt, amelyek a hazai törvények által meghatározott körhöz tartoznak, vagy ahhoz tartozniuk kellett volna, melyek tehát a magyar királyi Helytartótanács, s a m. kir. udvari kamara intézkedését illették, a hivatalos jelentések határozatom alá lesznek terjesztendők.

2. A postajövedelmek ezentúl a maga útján a budai főfizetőhivatalhoz fognak szállíttatni.

Két nappal később Kossuth Lajos, aki pénzügyminiszter lett, az alábbi rendeletet adta ki:

„A pénzügyministerium a körébe tartozó valamennyi ügyekre nézve működését f. é. május 1-ső napjától fogva kezdendi meg. Ezekhez tartozik a posta tiszta jövedelmeknek kezelése s kiadása, és ebbe vágó pénztári minden intézkedések. Ennélfogva a kerületi főpostatisztségnek meghagyatik, hogy a fentjelölt naplókat a Pénzügyi ministeriumot illető valamennyi tárgyalási benyújtványokat ugyanahhoz intézze."

A magyar posta függetlenségére és önállóságára vonatkozó első lépések ezzel megtörténtek.

Az első lépéseket nemsokára továbbiak is követték. Elrendelték, hogy a kincstári személyzet a postaigazgatóságnál, a postamesterek és a postakiadók pedig az alispánnál az alkotmányra felesküdjenek. A magyar nyelvnek a hivatalos eljárásokban való kötelező használatát a helytartótanács már korábban — 1847. május 4-én — elrendelte, így erre nézve újabb intézkedésre nem volt szükség. Utasítás történt azonban arra, hogy a hivatalok bélyegzőit nemzeti címerrel és magyar nyelvű felirattal kell elkészíttetni. 1848. július 1-én pedig leszállították a levéltarifát.

A kormány nagyszabású postai reformterveken dolgozott. Ezek közül legjelentősebb lett volna a levélbélyeg bevezetése, amivel megelőztük volna az osztrák postaigazgatást. Than Mór, a kiváló festőművész már 1848. július 3-án elkészítette a magyar bélyeg tollrajzát, amelynek kerete piros, alapja fehér, közepe (a címer) pedig zöld volt. Than a bélyegtervet elküldte Urschitz Jakabnak, az állami nyomda vezetőjének. A bekövetkezett események miatt azonban a tervezet nem került megvalósításra.

A független magyar kormány egyébként is nehézségekkel küzdött a posta irányításában.

Bár a postamesterek régi kinevezési okmányait bevonták és új okmányokat adtak ki részükre, a német szellemű igazgatási személyzet kicserélésére semmi intézkedés nem történt. A kormány ugyan nagy fontosságot tulajdonított annak, hogy a posta nemzeti jellege minél jobban kidomborodjék, ez a törekvés azonban csak a külsőségekben nyilvánult meg. így például minden postakocsisnak a postasípot nemzetiszínű zsinóron kellett viselnie.

A kormány lemondása után az országgyűlés az ügyek vitelével a Honvédelmi Bizottmányt bízta meg. A posta élére a baloldal egyik ismert vezetője, Madarász László, a rendőrség erőskezű főnöke került. Madarász egész szívvel igyekezett a postát a szabadságharc szolgálatába illeszteni. A postamesterek egyre-másra kapták a fontos rendelkezéseket.

Rendkívül meggyorsítják a Debrecen-Nagyvárad közti postajáratokat.

Ennek azért volt nagy a jelentősége, mert a kormány a budai fegyvergyárat Nagyváradon állíttatta fel és innen történt az Erdélyben operáló magyar csapatok felszerelése.

Madarász a továbbiakban jónak látta felhívni a postahivatalokat arra, hogy a budai postafőigazgatóságtól semmiféle intézkedést vagy rendeletet ne fogadjanak el.

Az országban dúló háború a postahivatalokat nehéz helyzetbe hozta. A postamesterek rendszertelenül kapták illetményeiket, a postaszolgálat ellátására pedig nem rendelkeztek kellő számú lóval. A postaszolgálat e



Induló delizsánsz a debreceni postahivatal előterében, 1849. (Dioráma a Postamúzeumban)

hiányosságai mellett a postaforgalom számadatai természetesen csak szerények lehettek. 1848-ban 4 314 000 levélpostai és 177 000 pénz- és csomagküldeményből állott a posta forgalma. Az 1849-es forgalomról nincsenek adataink.

1848-ban megszületett a szabad magyar sajtó. A sajtó terjesztése a forradalmi kormány egyik programpontja lett. Ezért Klauzál Gábor földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszter kiadta az első magyar hírlapszabályzatot.

A szabályzat a hírlapelőfizetések elfogadásáról és a hírlapmegrendelések foganatosításáról szól. A budapesti főpostahivatalban külön hírlaposztályt szerveztek. A hírlaposztály a postahivatalokkal minden év végén köteles volt közölni azoknak a hírlapoknak a jegyzékét, amelyekre a hivatalokban elő lehetett fizetni. Az évközben megjelenő hírlapok előfizetésére nézve külön rendeletek intézkedtek. A hírlapszabályzat utasította a hivatalokat, hogy a hírlap-

jegyzékben feltüntetett hírlapokat milyen módon rendeljék meg, közölte továbbá a nyomtatványmintákat és a tarifát.

A legnagyobb nehézségek ellenére a postai hírlapforgalom igen tekintélyes volt. 1848 novemberében pl. a pesti postán a magyar lapok 19 478 példányszámban jártak vidékre: köztük „Kossuth Hírlapja" 5153, a „Pesti Hírlap" 2554, a „Március 15." 733, a „Nemzeti Újság" 795 példányban.

A háborús idők következményeképpen azonban az előfizetők száma csökkeni kezdett. 1849 közepe táján Szemere belügyminiszter a Hivatalos Közlönynek a községekhez való ingyenes megküldését azzal okolta meg, hogy a hírlapokra általában nincs előfizetés, és „a postán a legolvasottabb lap alig bír 200 előfizetővel."

Buda visszafoglalása után a postaügyek vezetését a Közlekedési Minisztérium postaosztályára bízták. A postaosztály az egész magyar posta nagyszabású átszervezését vette tervbe, elképzeléseit azonban már nem tudta valóra váltani, mert a reakciós nagyhatalmak összefogása és intervenciója vérbefojtotta a magyar szabadságharcot.

Az osztrák posta Magyarországon

Az 1848−49-es szabadságharc leverése után a posta teljesen osztrákká vált, a vezető postatisztviselők osztrákok vagy pedig a Habsburgokkal rokonszenvező emberek lettek. Az a tény azonban, hogy a viszonylag lényegesen fejlettebb és modernebb osztrák postaviszonyokat hazánk területére is áttelepítették, kedvezően hatott a postaszolgálat magyarországi fejlődésére. Számos postai újítás és a kezelési szolgálat egyszerűsítése esik erre az időre, amely végeredményében Magyarországon megalapozta a modern, nagyüzemű postaszolgálatot.

A posta főfelügyelete Bruck Károly miniszter kezébe került. Bruck a levél- és kocsiposta igazgatását egyesítette és ezzel lehetővé tette, hogy a postaszolgálat gyorsabbá, „megbízhatóbbá" és jövedelmezőbbé váljék. Ebből a célból rendezték a postaigazgatóságok hatáskörét is. A postaigazgatóságokat elválasztották a kezelési szolgálattól, amivel lehetővé tették, hogy a postaigazgatóságok kizárólag az irányítással és az ellenőrzéssel foglalkozzanak. Fokozatosan kincstári kezelés alá vették azokat a nagy postahivatalokat, amelyek ellenőrző postatisztek felügyelete alatt működtek, és csak a szállítást bízták a hivataloknál továbbra is a postamesterekre. A postamestereket már nem élethossziglani kinevezéssel, hanem felmondható szerződéssel alkalmazták.

Az egyik legfontosabb postai intézkedés 1850-től kezdve a bélyeg bevezetése volt. Ugyanakkor új tarifát is léptettek életbe.

A bélyeg bevezetése előtt minden egyes közönséges levelet a postaalkalmazott kezéhez kellett adni, aki a levelet megmérte, megdíjazta, a díjakat a levélre feljegyezte, és a beszedett összegről számadást vezetett. Hogy a közönséget a feladásnál való bérmentesítésre, és ezzel a levélbélyegek használatára ösztönözzék, a nem bérmentesített levelek után laponként 3 krajcár pótilletéket hoztak be. A levélbélyegek árusításával üzleteket is megbíztak, és ezzel kapcsolatban Budán és Pesten kereskedőket ajánlott levelek felvételére is feljogosítottak.

1850-ben új postai pátenst adtak ki. A pátens Magyarország területére is életbe léptette az 1837. évi osztrák postatörvényt. A postaregálé azonban mégsem terjedt ki az utasszállításra. A pátens igen nagy jelentőségű a modern magyar posta életében, mert hosszú ideig Magyarországra nézve szabályozta a postakezelést és a különböző postai szolgáltatásokat. Az új postatörvény tehát kimondotta, hogy az állam fenntartott kizárólagos joga zárt levelek, nyitott címmel ellátott levelek, időszaki lapok szállítása. A pátens továbbá a postai küldeményeket kiemelte a lefoglalás és végrehajtás alól, kimondotta, hogy postai helyiségeket nem szabad igénybe venni katonai beszállásolás céljára, mentesítette a postalovakat, postakocsikat a közmunka alól, és végül a fenntartott jog védelmére szankciókat állapított meg. Részletesen szabályozták továbbá a postaigazgatóságok, postahivatalok, mozgóposták stb. működési hatáskörét, a postai alkalmazás feltételeit, a postai vizsgák rendjét és a személyzet fizetését.

1850-ben bevezetik a postabiztosok intézményét. A postabiztosok feladata lett a hivatalok ellenőrzése, rovancsolása, munkájuk irányítása és általában a kincstár érdekeinek felügyelete. Rendezték a postahivatalok szervezetét is. A postahivatalok postaküldemények kezelésével foglalkoztak, a postaállomások feladata viszont csak a szállítószolgálat ellátása volt. Azokat a hivatalokat, amelyek mindkét feladatot ellátták „postaállomás és postahivatal” néven nevezték. A levélszedőségek új neve „postakiadóság” lett.

1850-ben Ausztria területén, a Bécs-Oderberg vonalon megindul az első mozgóposta. Szükségessé válik a posta és a vasutak közti viszony rendezése. Ez 1851-ben következik be. Kimondják, hogy a vasutak a postai küldemények és a küldemények kezelésével, illetőleg szállításával megbízott postai alkalmazottakat ingyen kötelesek szállítani. Emellett a mozgópostakocsikat is ingyen kell a vasutaknak vontatni és fenntartani.

A gőzhajózás is bekapcsolódik a postaközlekedésbe. A hajók Bécs, Győr, Pest, Zimony, Orsova, Galac, Braila, Konstantinápoly közt, majd Fehértemplom, Újpalánka és Moldva közt viszik a levélpostát.

A vasutaknak és a gőzhajóknak a posta szállítási szolgálatába való beállítása után egyelőre továbbra is fejlesztik még a postakocsi járatokat. így visszaállítják a szabadságharc alatt megszűnt régi összeköttetéseket, és ezenkívül számos új malle- vagy kocsipostajáratot rendeznek be. Érdekes, hogy a Pest-Szolnok-i vasút megnyitása után a Pestről Kolozsvárra menő malle kocsit a gyorsítás érdekében Szolnokig vasúton szállították és innen ment tovább országúton.

Utasokat nemcsak a gyorskocsi és mallejáratok, hanem a postamesterek saját küldönckocsijaikkal és régi módon, „különpostával” is szállítottak. A küldönckocsi alatt könnyű szekeret vagy kocsit kell érteni, amelyen a postamester felelősségére a postamester kocsisa vagy küldönce vitte a levelezéssel együtt a csomagokat és zárt ládában a pénzes és értékes küldeményeket. Ezenkívül a postamester ún. kariol-kocsikat is tartott. A kariol-kocsik azonban nem utasokat szállító, hanem csomagok és pénz, valamint levelezés szállítására szolgáló zárt kocsik voltak, amelyeket kincstári alkalmazott kísért. A hetenként kétszer-háromszor közlekedő kariol- és küldönckocsik mellett a levelezés közvetítésére továbbra is lovas vagy talyiga posta létezett, a csak

levélforgalomra berendezett kisebb helyekre pedig rendszerint gyalogküldönc közlekedett.

A magán kocsivállalatok működését egyrészt engedélyhez kötötték, másrészt a posta szolgálatába állították. E vállalatok bekapcsolásával a postaigazgatásnak lehetővé vált kincstári költség nélkül a postahálózatot kiterjeszteni. Emellett, ahol vasút még nem közlekedett, újfajta gyorskocsikat is hoztak forgalomba, amelyek kalauz nélkül közlekedtek. A gyorskocsi a levél- és kocsipostán kívül négy utast szállított.

Miután az egyre erősbödő forgalom miatt a nyitott pénzeslevelek tartalmának ellenőrzése nagy torlódással járt, 1850-től megengedték a pénzeslevelek zárva való feladását. Ugyancsak ebben az évben léptették életbe a postautalványok forgalmát is. Nagy könnyebbséget jelentett, hogy a postautalványokat a levélpostával naponta el lehetett küldeni, míg a pénzesleveleket csak a ritkábban induló kocsiposta vitte. Hazánkban először csak az igazgatósági székhelyeken felállított postahivatalok válthattak egymással utalványokat.

Az utalványozási eljárás igen körülményes volt. A felvevő postahivatal ugyanis a címzett adataival és az utalványozott összeggel kitöltött postautalványt visszaadta a feladónak. A feladó ezután az utalványt levélben a címzett részére megküldötte, míg a posta csupán egy értesítőt küldött a rendeltetési hely postapénztárának, amely az összes adatokat tartalmazta. A rendeltetési hely az értesítő és az utalvány összehasonlítása után fizette ki az összeget. Az utalvánnyal küldhető legnagyobb összeg kezdetben 50 forint volt, majd ez fokozatosan 100, 500 és 1000 forintra emelkedett.

1860-ban külön áruminta díjszabást állapítanak meg. Ugyanebben az évben életbe léptetik az utánvételes küldemények forgalmát is. Az utánvétel összege kezdetben 50 forint, 1863-tól kezdve 100 forint lehetett.

1855-ben az összes postahivataloknál bevezetik a levelek házhoz kézbesítését, 1859-ben pedig az expressz levélforgalmat.

1850-ben Bécs és Pest között távíróvonal létesült. A vonalat Steinbrückön át Zágrábbal is összekapcsolták. A vonal gyors kiépítésére az osztrák elnyomó hatóságoknak nagy szüksége volt. Ezért eleinte csak hivatalos táviratokat továbbítottak. Nemsokára azonban német nyelvű magántáviratok felvételére is lehetőség nyílott. A távíróforgalom emelkedése háttérbe szorította a stafétaszolgálatot, amelynél gyorsabb és olcsóbb is volt. Egy staféta pl. Pestről Debrecenbe 24 forint 30 krajcárba került. Ugyanakkor a távirat díja a magántáviratoknál 2 pengő forint kezelési költség, 24 pengő krajcár kézbesítési díj, a szódíj pedig mérföldenként (7,5 km) egytől-húsz szóig 5 krajcár, 21−60 szóig 10 krajcár, 61−100 szóig 15 krajcár volt. Este 9 órától reggel 7 óráig a feladó kétszeres díjat fizetett. Jellemző, hogy a három Morse készülékből álló pesti távíróállomás katonai épületben, a Károly-kaszárnyában volt elhelyezve.

A MAGYAR POSTA A KAPITALIZMUS KIFEJLŐDÉSE IDEJÉN

A posta a dualizmus korában

Az 1867-es kiegyezéssel megalakult Osztrák−Magyar Monarchiában lehetőség nyílt — bár erősen korlátolt mértékben — önálló magyar államberendezkedés kialakítására.

1867. február 17-én megalakult a magyar kormány. A magyarországi és az erdélyi posták legfőbb vezetését 1867. május hó 1-től kezdve a magyar földművelés-, ipar- és kereskedelmi minisztérium vette át.

Posta- és távírdaviszonyainkat Ausztriával az 1867. évi XVI. törvénycikk állapította meg, amely kimondotta, hogy „a posta- és távírda-ügy a két állam területén külön, de amennyiben a forgalom érdeke megkívánja, egyforma elvek szerint fog rendeztetni és igazgattatni. Az állami posta- és távírdaintézet részére fenntartott jogok, az ezen intézeteknek a közönség részéről való használata, a postaküldeményekért való jótállás, a díjszabás és számvitel iránt jelenleg fennálló határozmányok és szabályok csak a két törvényhozás, illetőleg a két kormány közös egyetértése útján és mindkét területre nézve egyenlő módon változtathatók meg.” E törvénycikk szerint tehát a postakezelés, valamint a tarifák csak az osztrák kormány beleegyezésével voltak megváltoztathatók, a magyar posta fejlődése ezért egyelőre még mindig az osztrák postaviszonyok fejlődésével kapcsolódott össze. Ez az állapot 1888-ig fenn is állott, mert bármilyen díjszabásra vagy belkezelésre vonatkozó újításról volt is szó, azt csakis a bécsi kereskedelmi minisztériummal létrejött megállapodás alapján lehetett végrehajtani.

1867. május 1-én jelent meg először a „Rendelvények a magyar postahivatalok számára” című postai hivatalos lap. Az abszolutizmus ideje alatt beözönlött, illetőleg az osztrák vezetéstől átvett osztrák alkalmazottakra való tekintettel 1887 augusztusáig a lapot magyar és német nyelven szerkesztették.

1867. május 4-én Gervay Mihályt országos főpostaigazgatóvá nevezték ki. Kinevezésével olyan férfi jutott a magyar posta élére, akinek vezetése alatt a posta fejlődése hamarosan nagyarányú lendületet vett.

Gervay egyik legelső intézkedésére a postahivatalok homlokzatáról eltávolították az osztrák címereket és helyette magyar nyelvű, magyar címerrel ellátott új címtáblákat kellett kifüggeszteni. A fekete-sárga postakocsikat zöldre és pirosra festették át, a kétfejű sasos pecsétnyomókat magyar címerrel, a túlnyomóan német helynevű bélyegzőket pedig magyar helynevűvel cserélték ki. A posta jelvénye a magyar korona lett.

A kiegyezésnek megfelelő bélyegek 1867. június 1-től kerültek mindkét országban forgalomba. Az új bélyegek az uralkodó arcképével voltak ellátva és az értéket jelző számjegyen, valamint a „kr” jelzésen kívül semmiféle felírás nem volt rajtuk.

Az önálló bélyegnek, mint az önálló magyar posta névjegyének a kérdése mindjárt a kezdetben külön gondot okozott. Először az Egyetemi Nyomdára szerették volna bízni a bélyeg gyártását. A bécsi Államnyomdában folytatott tanulmányok alapján azonban kiderült, hogy az Egyetemi Nyomdában a

bélyeg egyelőre nem állítható elő.Ezért a magyar kormány kénytelen volt 1871-ig* a bécsi Államnyomdához fordulni. A Wiener Zeitung 1867. évi 126. számának közlése szerint a magyar és az osztrák kormány között megegyezés jött létre, hogy a bécsi Államnyomdában vagy külön-külön készíttetnek maguknak levélbélyeget, vagy pedig azonos bélyegképpel közös bélyeget vesznek használatba. A tárgyalások elején először külön magyar levélbélyeget akartak életre hívni. A bécsi Államnyomdában 33 tervezet készül még 1867 elején. A tervezeteket zsinórdíszek ékítik. Az egyiknek a közepén a magyar korona van egyedül, a másikon pedig a korona a magyar címerrel foglal helyet.

A magyar kormány a bécsi Államnyomdában tett megrendelésével egyidejűleg mindjárt bejelentette, hogy a legrövidebb időn belül a magyar fővárosba kívánja átvinni a levélbélyegek és az okmánybélyegek nyomását. Bejelenti továbbá tulajdonjogi igényét a saját költségén készíttetett nyomódúcokra. Sőt kiköti, hogy a bécsi Államnyomda köteles a magyar állam által kiküldött munkaerőket megfelelő kiképzésben részesíteni. Külön vízjelet is terveznek. Erről tárgyalást folytat a bécsi Államnyomda a Schlögelmühle-i papírgyárral.

A külön magyar rajzú és külön vízjelű bélyegek azonban mégsem valósultak meg. Nem magyar bélyegeket, hanem csak „új" bélyegeket bocsátottak ki.

Az osztrák erőfeszítéseket egyébként mutatja az is, hogy az 1867. szeptember 1-én kiadott 50 krajcáros bélyegekre rákerült egészen kisalakban az osztrák császári korona. Ezek a bélyegek 1871. évi július 31-ig voltak forgalomban. Az osztrák intenciók a magyar posta intézményeivel, működésével, megjelenési formáival kapcsolatban lépten-nyomon megmutatkoznak.

Ebbe a kategóriába tartozik, hogy az a teljesítmény, amelyet a bécsi Államnyomda az új bélyegekkel Magyarországnak nyújtott, 1867-ben nem állott az 1850−67-es évek bélyeggyártó korszakának minőségi magaslatán.

Magyarországon 1867-ben intézményesen biztosították az évszámos keletbélyegzőket. Ezek kerek, virágdísz nélküli, hó és napot, évet törtalakban jelző ún. szabványos bélyegzők voltak. Eleinte az egyes hivatalok külön csináltatják, majd alakítják át bélyegzőjüket. Később az állam központilag rendel ilyeneket a körmöcbányai pénzverdében, a festék szolgáltatást pedig a pesti Strobentz céghez irányítja. Külön rendelet szól arról, hogy a beszáradt festéket disznózsírral kell felhígítani.

1869. október 1-én a világ első levelezőlapját a magyar és az osztrák postaigazgatás adta ki. Az ötletet dr. Hermann bécsújhelyi katonai akadémiai tanár, a Neue Freie Presse című lap 1869. január 26-i számában megjelent cikkében vetette fel, de a magyar Gervay Mihályé az érdem, hogy tárgyalások kezdődtek az új, igen olcsó postai küldeményfaj bevezetésére.

Az újítás szó szoros értelemben forradalmi volt és világszerte a legnagyobb feltűnést keltette.

A levelezőlap magyarországi bevezetése körül azonban ugyanolyan misztifikáció történt, mint az első bélyegnél. Ugyanis rajta is az összmonarchia jelképezőjét akarták becsempészni, ezúttal német felirat formájában. A levelezőlapokat ugyanis a bécsi Államnyomdában először csak német feliratú,

.

* Valójában csak 1870. szept. 30-ig, mert az Állami Nyomda az osztrák nyomdától átvett eszközökkel 1870 október elsejétől kezdte meg a magyar okmánybélyegek gyártását.

magyar címeres alakban állították elő. Ezért sürgősen pótlólag magyar feliratú példányokat kellett utánrendelni. És bár Bécsben is, Pesten is egy napon (1869. szeptember 22-én) jelent meg a kibocsátó közlemény, október 1-től kezdve már több mint 1 millió darabot küldtek szét egy hónap alatt mindkét típusból a vidéki magyar postahivataloknak, sőt egyidejűleg bőven elterjedt Magyarországon a kétfejű sasos levelezőlapok használata is. Meg kell jegyezni, hogy a bécsi Államnyomda minden próbanyomat bemutatása nélkül szállította a levelezőlapokat. A nagy sietségben olyan példányok is készültek, amelyen a „postaintézet" szó „dostaintézet" formájában jelent meg.

A levelezőlapok forgalma nőttön-nőtt. 1871-ben kettő és fél, 1872-ben három és fél, 1873-ban hat és félmillió levelezőlapot kézbesített a magyar posta.

A siker láttán a külföldi postaigazgatások is megmozdultak. Először a német, majd sorjában a luxemburgi, a svájci, az angol, a belga, a holland, a dán, a finn, az orosz, a francia, az északamerikai, a spanyol, a román és a szerb postaigazgatások vezették be. A külföldi postaigazgatások azonban nem mindjárt ismerték fel a levelezőlapok olcsóságában rejlő nagy előnyöket, így a legtöbb országban a levelezőlapok díja egyenlő volt a levél díjával, és csak később szállították le a levelezőlap díját.

Nemsokára felmerült az a gondolat, hogy a levelezőlapokon valamilyen képet is ábrázoljanak. A posta kezdetben különböző nehézségeket gördített a képeslevelezőlap útjába, megszabta méreteit, felírását és súlyát is. A közvélemény nyomására azonban be kellett látni, hogy a képeslevelezőlapok forgalma nemcsak a közönség érdekét szolgálja, hanem a postának is hasznára válik.

A levelezőlap a nemzetközi forgalomban a berni első postakongresszus határozata alapján 1875. július 1. óta szerepel. A párizsi kongresszuson kötött egyezménynek megfelelően pedig 1878. július 1-től kezdve úgyszólván valamennyi országban elterjedt.

Később különféle rendszerű levelezőlapokat készítettek. így 1880-ban a magyar posta válaszos-levelezőlapot rendszeresített. 1886. július 1-től kezdve pedig zárt levelezőlapokat bocsátottak ki.

1873-ban a posta mintájára a távíró is bélyegeket adott ki a táviratok bérmentesítésére és a befolyt jövedelmek könnyebb elszámolása céljából.

Az 1874. október 9-én kötött világposta szerződésben Ausztria−Magyarország mint egységes szerződő fél jelentkezik. Ennek folytán Magyarország nem is kap külön átszállítási díjrészletet a levelezés szállításáért, hanem az osztrák postával együttesen csak egy díjrészletet. Ugyanez volt a helyzet az 1878-ban kötött nemzetközi colis- (csomag) szerződés megkötése alkalmával is.

Az egységes díjterület csupán Ausztriára volt kedvező, mert előmozdította a Balkánra való kivitelt; a nyugat is kedvezően értékelte ezt a helyzetet, mert csomagdíja egy díjrészlettel olcsóbb volt.

De a magyar posta belföldi szolgálatának kiépítésében is korlátozva volt és egyes intézkedéseiben szükség merült fel az osztrák postaigazgatással való egyetértő eljárásra.

Mindezen megkötöttségek ellenére a magyar posta erős fejlődésnek

indult. A legfontosabb feladat volt a postahálózatnak, a postaszállítási és kézbesítési vonalaknak minél tökéletesebb kiképzése. A postajáratok száma 1868-tól 1873-ig 1231-ről 2462-re; 1886-ban 5455-re, a bejárt kilométerek száma pedig ugyanezen idő alatt 17 . millió km-ről 42 millióra emelkedett. Pesten rövidesen 9 új postahivatalt nyitottak meg. A berendezendő főposta-hivatal részére a Gránátos, Zsibárus és Úri utca sarkán díszes postapalotát emeltek. Ez ma: a Főposta épülete, ahol a Budapest 4. sz. postahivatal és a Központi Távíróhivatal működik. Ezt megelőzőleg a pesti főposta a Hatvani utcai Grassalkovich-házban volt elhelyezve. 1886-ban már 34 postahivatal, több mint 240 levéljegy áruda működött a fővárosban és 157 levélszekrény volt kifüggesztve. Budapesten 1885-ben bevezették a csomagok házhoz kézbesítését, a levelezést pedig naponta ötször-hatszor kézbesítették.

1871. május 1-től, miután a budai Államnyomdát már felállították, új, az osztrák igazgatástól eltérő bélyegeket nyomtattak,* amelyeken jobbról borostyán, balról tölgyfalevélfűzéssel körülvéve az uralkodó arcképe, alatta a koronával fedett magyar birodalmi címer volt. A bélyeg értékét a két alsó szegletre alkalmazott számok jelölték. A bélyeget kőnyomdán állították elő. Ugyanakkor új hírlapbélyegeket is készítettek, amelyek középen a magyar postajelvénnyel (postakürt, fölötte magyar korona) hirdették a magyar posta önállóságát.

1871. július 15-től kezdve már ugyanilyen rajzú bélyeget réznyomattal hoztak forgalomba.

Az 1871. május 1-től kiadott bélyegeket tekintik általában az első magyar bélyegeknek.

A tárgyalt korszakban egész sor postai intézkedést vezetnek be, amelyek részben a posta szervezetére, részben a postai hálózatra és a közlekedésre, részben a posta üzletágaira, tarifáira vonatkoznak. Ezek közül említésre méltó, hogy 1874-ben megszüntették az értéknyilvánítás nélkül feladott csomagokra vonatkozó frankokényszert. Az ajánlott leveleknél megszüntetik a kötelező pecsételést, az expressz leveleknél pedig a kötelező ajánlva történő feladást. Szabályozták a tértivevények kezelését is.

Baross Gábor minisztersége a magyar posta fejlődésének új fejezetét jelentette. Egyik legfontosabb intézkedése volt a postának és az addig különálló távírónak 1887-ben történt egyesítése. Az egyesített intézmény pénzügyi helyzete pedig a postai ág jövedelmezőbb voltánál fogva lehetővé tette a távíró számára is a gazdaságosabb, gyorsabb és intézményesebb műszaki fejlesztést.

1881. május 1-én Budapesten a Fürdő utca (most József Attila utca) 10. sz. házban megnyílik az első telefonközpont. A telefonhálózatot kezdetben Puskás Ferenccel az élen magántársaság szervezi. 1883-ban a munkát Puskás Tivadar folytatja. 1887-ben világossá válik, hogy a távbeszélőt is célszerű állami kezelésbe venni. Az első fontos lépés ez ügyben az 1888. évi XXXI. törvénycikk megalkotása volt, amely a távírók, a telefon és a villamosjelzők létesítését az állam fenntartott jogai közé sorolta. Az ingatlanok tulajdonosait kötelezték, hogy a közhasználatú távíró- és telefonvezeték elhelyezését és felerősítését földjükön és épületeiken díjtalanul tűrjék el, ami a vezetékek létesítését lényegesen megkönnyítette.

* Valójában a nyomtatás már jóval ezt megelőzően megkezdődött. Május 1 az érrvényességük rendelet szerinti kezdete volt. Vö. III/300–301

Az állami telefonhálózat létesítését 1889-ben azzal kezdették, hogy az akkor magánvállalkozásban már működő néhány városi hálózatot egy évtized folyamán fokozatosan megváltották, a hosszabb távolságra való (interurbán) telefonálás céljából kettős vezetékre fokozatosan átépítették, és lassanként újabb városi telefonokat létesítettek, most már kizárólag állami üzemben.

1888-ban létrejött az Ausztriával kötött postaegyezmény, amely a belforgalomra nézve a magyar posta szabad mozgását jelentős mértékben biztosította. Ezután a postai belkezelés teljes mértékben átalakult.

Először Budapesten, azután a vidéki városokban behozzák a gépi ürítésű levélgyűjtő szekrényeket.

A feladott postaküldemények immár több mint 91%-a közönséges levélposta, és túlnyomólag levélszekrény útján kerül feladásra.

A géprendszerű levélszekrények előnyeit Magyarországon már igen korán felismerték. Doromby József postatiszt az 1885. évi országos kiállításon bemutatott egy géprendszerű levélszekrényt, amely nagy figyelmet keltett. Doromby találmányát a szabadalmi joggal együtt eladta Árkay Sándor budapesti lakosnak. Árkay ezután új és némileg módosított, alul nyitható levélszekrényt tervezett, amelyhez zsákvászonból készült gyűjtőzsákot használt. A levélszekrénynek azonban nagy hibája volt, hogy az alsó ajtaja roszszul zárt és az oda került leveleket az ürítésnél gyakran szétroncsolta.

1889 márciusában Wlcek Vendel gráci műlakatos egyajtós szekrényt mutatott be, amelynél az alul elhelyezett ajtó a gyűjtőzsák betaszítására akadálytalanul nyílt, s a levelek sértetlenül hullottak alá. Rövid, eredményes kísérlet után öt ilyen szekrényt függesztettek ki Budapest utcáin.

1893-ban vezették be általánosan a fővárosban a gépi ürítésű levélszekrényeket, amelyeknél a levelek gyűjtése a levélszekrény aljára tolt és a szekrény alsó részével egyidejűleg automatikusan nyíló és záródó táskával történik olyképpen, hogy a leveleket gyűjtő alkalmazott a levelezéshez nem férhet hozzá. És míg azelőtt a levélgyűjtő szekrényeket nagyrészt kézzel ürítették és a gyűjtött anyagot gyalog vitték a postahivatalokhoz, azontúl a gyűjtéshez kis egyfogatú kocsikat vesznek alkalmazásba.

Az újfajta levélszekrényekből a fővárosban mindjárt kétszerannyit függesztettek ki és a gyűjtési fordulók számát a balparti belső részeken napi 10−13-ra, a nagykörutakon túl 8−12-re, Budán 8-ra szaporították. 1897 óta a levélgyűjtő szolgálathoz motoros tricikliket állítottak be, amelyek a levélszekrények napi még gyakoribb ürítését tették lehetővé.

A kezelési reformnak egyik legfontosabb tényezője a vasúti postaszolgálat kiépítése és kiterjesztése. 1888-ig csak a fővonalakon közlekedtek mozgóposták, amelyek az anyagot útközben feldolgozták. 1888-ban behozták a csomag- és pénzeslevél átrovatolását a mozgópostákon, ami által ezek a küldemények is oly gyorsasággal voltak szállíthatok, mint a levelezés. A mozgópostai kezelést a továbbiakban nemcsak a forgalmasabb irányokra, hanem a mellék vonalakra is kiterjesztették.

A távíró fejlődése terén világszerte nagy feltűnést keltett két magyar ember, Pollák Antal és Virág József gyorstávírója. Első gépüket Budapesten 1899-ben mutatták be a mérnök- és építész egyletben. A berendezés ekkor

még Morse-jelekkel óránként 80 000 szót továbbított. A találmányt feltalálói nemsokára tökéletesítették és folyóírás továbbítására is alkalmassá tették. Az új betűíró gyorstávíró folyóírással 40−45 000 szót továbbított óránként.

A MAGYAR POSTA A XX. SZÁZAD ELEJÉN ÉS AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ IDEJÉN

A századeleji gazdasági válság a posta, a távíró és a távbeszélő forgalmában is éreztette hatását. A XIX. század végén megindult fejlődés menete megtorpant és csak lassúbb léptekben haladt előre. Néhány érdekes esemény azonban ebben az időszakban is gazdagította a posta történetét. így pl. 1900-ban rendelet jelent meg a postai levelezőlapoknak kartonpapírból való készítésére. A rendelet szerint az addig használt papír gyenge minőségű volt. Az Államnyomda ezért a nemzetközi öt- és tízfilléres rózsaszínű, illetőleg szürkészöld színű levelezőlapokon kívül — amelyeket már 1900. január 1. óta kartonpapíron állítottak elő, — 1900. június 1-én megkezdte a világos barna-sárga színű belföldi egyszerű és válaszos levelezőlapoknak jobb minőségű papíron való kiadását.

Az 1900. évi X. törvénycikk alapján megszűnik a naptárak, hirdetmények, hírlapi beiktatások, külföldi hírlapok és időszaki lapok illetékbélyeg-kötelezettsége.

1900. augusztus 1-én rendszeresítették a „faluzó levélhordó" intézményét. Az intézmény kísérletképpen ugyan már 1893 óta fennállott (1893-ban 48 községben), de akkor nem vált be és inkább csak a zárótáska közvetítésre szolgáló kézbesítő és gyűjtőjáratokat szaporították. Ezeket a járatokat szervezték át faluzó levélhordó járatokká.

A faluzó levélhordó olyan községekben (pusztán, telepen stb.) teljesített szolgálatot, ahol postahivatal még nem volt. Ilyen helyekre ugyanis kézbesítő és gyűjtőjáratot rendeztek be. A járatot a falu tartotta fenn. A faluzó levélhordó az utolsó postahivatalhoz érkezett küldeményeket a járatba bevont helyeken kézbesítette, illetőleg a közönség részéről feladni kívánt küldeményeket összegyűjtötte és a legközelebbi postahivatalhoz beszállította.

A faluzó levélhordói intézmény megvalósítása az 1900-as évek postai vezetésének haladó lépése volt.

1900. augusztus 9-én rendelet jelent meg arról, hogy a belföldi forgalomban, valamint a magyar-német és a magyar-osztrák csereforgalomban ezentúl a levelezőlapok hátsó lapjára képek vagy más dísztárgyak ragaszthatók, de csak olyan módon és mérvben, hogy ezáltal a levelezőlap nyílt levelezés jellege csorbát ne szenvedjen. A képeket, díszítményeket stb. ennélfogva egész terjedelmükben kellett a levelezőlapra ragasztani úgy, hogy a levelezőlappal tartós egészet képezzenek.

1900 novemberében szabályozták a magánipar által előállított levelezőlapon alkalmazható felírásokat. E szerint a belforgalomban csak olyan levelezőlapokat lehetett felhasználni, amelyeket címoldaluk homlokzatán szembeötlő betűkkel, magyar nyelven „Levelező-lap" felírással láttak el. A magyar felírást követhette a „Levelező-lap" kifejezésének horvát, német vagy olasz

nyelvű fordítása is, de e más nyelvű jelzések csak külön sorban és csak a magyar nyelvű felírás alatt állhattak.

A külfölddel való forgalomban el kellett fogadni a magánipar útján előállított olyan levelezőlapokat is, amelyek csupán csak a francia nyelvű „Carte Postale" felírást viselték. A magyar nyelvű felírás tehát elmaradhatott ugyan, de akkor a felírásnak a francián kívül más nyelven sem lehetett helye.

1901-ben szervezték meg az ún. postai ügynökségeket is. Ezek tulajdonképpen korlátolt szolgálatot végző és a belkezelés tekintetében egyszerűsített fiókpostahivatalok voltak. A postai szükséglet kielégítésére hozták létre olyan községekben, amelyekben a költségesebb, teljesen önálló postahivatalnak nem volt elég működési területe, de ahol körjegyzőség székelt, vagy valamely iparvállalat volt és így a forgalom élénkebbé vált.

A postai ügynökség rendszerint csak postakezelési teendőket végzett. Megbízhatják azonban postaszállítással, esetleg kézbesítő- és gyűjtőjárat fenntartásával, valamint távbeszélő-szolgálattal is.

A postai ügynökség vezetője lehetett a községben levő tanító, lelkész, jegyző, kereskedő, gazdász vagy más erre értelménél fogva alkalmas, 18. életévét betöltött, erkölcsileg és poétikailag kifogástalan, rendezett anyagi viszonyok között élő és kellő biztosítékot nyújtani tudó egyén (férfi vagy nő) akit a szolgálattal szerződésileg az illetékes postaigazgatóság megbízott.

Ha a postaügynökséget vasúti állomáson állították fel, az ügynökség vezetésével az állomás elöljárót bízták meg.

A posta nagy reményeket táplált a postai ügynökség létrehozása iránt. A későbbiek során be is bizonyosodott, hogy az új intézmény a faluzó levélhordói intézményhez hasonlóan igen jelentős lett.

A közönség kényelmére, továbbá hogy a bélyegkészletét mindenki tiszta és sértetlen állapotban megőrizhesse, vagy hogy mindenkor magánál hordhassa, a posta 1901-ben kísérletképpen a bérmentesítésre leginkább használt 5, 6, 10, 25 és 35 filléres bélyegekről egyenként 24 darabot tartalmazó kis füzetet hozott forgalomba. Bár az újítás Amerikában általánosan el volt terjedve, a magyar közönség nem igen vette igénybe.

Az első gépkocsi Magyarországon 1895-ben jelent meg. A posta két fiatal mérnöke: Kolozsváry Endre és Haltenberger Samu hamarosan tanulmányozni kezdte az autó postai szolgálatban való alkalmazását. Ennek eredményeként a magyar posta 1900-ban az összes külföldi postaigazgatásokat megelőzve, pályázatot hirdetett háromkerekű gépjárművek szállítására. A felhívás a külföldi gyárakon kívül a hazai ipart is megmozgatta. Ajánlatot tett Csonka János is, a műegyetem műhelyvezetője, aki Bánky Donát műegyetemi tanárral együtt szerkesztett gépkocsikat. Az ő nevükhöz fűződik különben a robbanó motorok porlasztójának feltalálása is. A stabil motorokon jól használható világraszóló találmányukat gépjárművön a gyakorlatban elsőízben postakocsikon próbálták ki.

Benzinmotoros triciklik már 1900. november óta álltak alkalmazásban levélgyűjtő szolgálatra. A gépüzemet a budapesti postaigazgatóság úgy rendezte be, hogy a triciklik 10 járatot láttak el, egyenként 17 fordulóval. A fordulók számát a karácsonyi és az újévi forgalom alkalmával 34-re lehetett növelni. Napi 17 forduló mellett egy fordulóra 95 fillér költség esett, ugyanez

a lóüzemnél 1 korona 20 fillér volt. Ugyanakkor a lóüzemnél csak napi 12 fordulót lehetett teljesíteni. Mindebből az következett, hogy a motoros triciklik használatával a szolgálat olcsóbb és gyorsabb lett s a biztonság is megnőtt. Ez a gazdasági eredmény tovább javult azzal, hogy a gépkocsik karbantartása az eddigi költségesebb magánvállalattól a budapesti kincstári kocsijavító műhely kezelésébe került.

A gépkocsik a postaszolgálatban igen jól hasznosítható járműveknek bizonyultak. E téren a magyar posta járt elöl példaadással, ami 1903-ban már a külföld postáinak érdeklődését is felkeltette.

A levélgyűjtésen kívül a helyi levelek gyorsabb közvetítése érdekében is bevezették a gépkocsit. 1903-ban a pesti oldalon levő postahivatalok és a központi postahivatal között, továbbá az óbudai postahivatal és a Keleti, valamint a Nyugati pályaudvaron levő irányító postahivatalok között, végül a kőbányai postahivatal és a központi postahivatal között gépkocsi járatot rendeztek be. A járatok fenntartására öt darab négykerekű gépkocsi volt használatban.

1903. november 1-től kezdve portójegyek használatát léptették életbe a bérmentesítés nélkül vagy elégtelenül bérmentesített, postára adott levélpostai küldeményeket terhelő és a címzettektől beszedendő díjak (portó) biztosabb ellenőrzése céljából. A portójegyek a feladásnál a postaküldemények bérmentesítésére nem használhatók.

A portó jegyeket a közönség részére árusítani, vagy a közönségtől fizetésképpen, esetleg becserélés végett elfogadni nem volt szabad.

1903-ban megengedték, a kereskedők, iparosok, gyárosok érdekeinek előmozdítása céljából, hogy levélpostai küldemények burkolatára, címszalagjára, valamint a levelezőlapokra a címoldalra a feladó nevén, állásán és lakásán kívül a saját vállalatára vagy üzletére vonatkozó ábrákat, képeket, hirdetéseket nyomhassanak.

A levelek borítékján vagy címszalagján ezeket mind elöl, mind hátul is alkalmazni lehetett és csak terjedelmük tekintetében állott fenn az a megszorítás, hogy a címirat áttekinthetőségét ne zavarják, továbbá a bélyegzőlenyomatok, valamint a postai kezeléssel járó megjegyzések alkalmazására elegendő hely legyen.

A magánipar által előállított zárt levelezőlapokat nem volt szabad „Magyar kir. posta” felirattal vagy a magyar címer nyomatával ellátni.

1906-ban a hatósági állatorvosok részére ragadós állati betegségek fellépésének bejelentésére olyan portómentes levelezőlapokat rendszeresítettek, amelyek fehérszínű, kemény papíron vörös nyomással készültek és szelvénnyel voltak ellátva. A szelvény a feladókönyvet pótolta. A hatósági állatorvosok ezeket a levelezőlapokat bármely postahivatalban feladhatták. A hivatalok a felvétel alkalmával a szelvényt a levelezőlaptól leválasztották és bélyegzőlenyomatukkal ellátva a feladónak visszaadták. A ragadós állati betegségek megszűnésének bejelentésére fehérszínű kemény papíron kék nyomással készült levelezőlapokat használtak. Ezek nem voltak szelvénnyel ellátva és így a rendes postai feladókönyvekbe bevezetve kellett őket postára adni.

1909 végén már 110 mozgóposta (közte 8 tengeri hajóposta) és 469 kalauzposta közlekedett. Ugyancsak 1909 végén levél- és csomagpostát postaközegek

61 vasútvonalon 200 vonatban, vasúti közegek pedig 116 vasútvonalon 340 vonatban, csupán levélpostát vasúti közegek 601 vonatban közvetítettek.

A géprendszerű levélgyűjtő szekrények számát 206 darabbal szaporították 1909-ben, ami által a használatban levő géprendszerű levélszekrények darabszáma 3908-ra emelkedett.

1909-ben a magyar posta berendezéseire és szolgálatának működésére nézve több külföldi igazgatás részéről történt érdeklődés. Ez bizonyítja, hogy a magyar posta ebben az időben már világszínvonalon működött. Ismertetéseket kértek többek között: a francia igazgatás a magyar csomagszolgálatra, az olasz igazgatás a távírószolgálatban használt nyomtatványokra, a szerb igazgatás postaépületi tervrajzokra, a bolgár igazgatás távíróoszlopok szállítására vonatkozólag.



Ajánlott küldemények feladására szolgáló automata

A postaszolgálatban meghonosodott gépkocsiüzem két irányban fejlődött: a nagyobb vidéki városok helyi forgalmában és a helyközi személyszállítással kapcsolatban.

1910-ig gépkocsikat a postaszolgálat körében csakis a fővárosban és kizárólag levélzárlatok, valamint expresszcsomagok közvetítésére használtak. Csupán 1909 évvége felé folytak kísérletek Szegeden az összes postai küldeményeknek, tehát a közönséges csomagoknak is gépkocsikkal történő szállítására. A kísérletek kedvező eredménye alapján azután 1910-ben fokozatosan 10 vidéki városra terjesztették ki a gépkocsiüzemet.

A helyközi forgalomban személyszállításnál elsősorban azok a községek jöttek számításba, amelyek a vasúti hálózattól távol voltak, tehát kedvezőtlen közlekedési viszonyok között éltek.

1911-ben már összesen 9 vonalon közlekedtek személyszállító gépkocsijáratok, az üzemvonalak összes hossza 540 km, a szállított személyek száma pedig több mint 28 000 volt.

Abból a célból, hogy bárki a címére érkező könyvelt postai küldemények

és a táviratok átvételénél a feladásnál vagy más alkalommal személyazonosságát a postahivatalok előtt könnyen igazolhassa, 1912-ben arcképes igazolványokat, ún. azonossági könyvecskéket rendszeresítettek.

A Posta Központi Járműtelep működési körét a posta gépkocsi üzemének fejlesztése következtében az egész ország területére kiterjesztették. 1913-ban a Járműtelep gondozása alatt állott 412 lófogatú kocsi, 161 budapesti gépkocsi, 63 vidéki gépkocsi, 409 budapesti kerékpár, 316 vidéki kerékpár, 711 kézikocsi, 1141 budapesti és 4049 vidéki levélgyűjtőszekrény. Ugyancsak a Járműtelep gondoskodott a fővárosban a gépkocsi- és levélgyűjtőjáratok fenntartásáról is. 1913-ban bevezették azt a szolgáltatást, hogy aki ajánlott levelét levélszekrény útján adja fel és a borítékra nevét is feljegyzi, személyazonosságának igazolása után a postahivataltól utólag feladási igazolványt kaphat. Abból a célból, hogy ezeket a leveleket könnyen fel lehessen ismerni, vörössávos borítékkal hozták forgalomba. A közönség a feladás e kényelmes módját nemcsak Budapesten, hanem sok vidéki városban is szívesen vette használatba. A postába vetett bizalomnak lehet tekinteni azt, hogy az ily feladott ajánlott leveleknek mindössze 1,6 %-a volt az, amelyekről a közönség feladási igazolványt kért.

A helyi ajánlott levelek gyorsabb és kényelmesebb bérmentesítése céljából 1913. február 1-től 16 filléres bélyegeket hoztak forgalomba.

Ugyanebben az évben olyan levelezőlapokat rendszeresítettek, amelyek címoldalát középen függőleges vonal osztja ketté, hogy annak bal oldali része is felhasználható legyen írásbeli közleményekre.

A posta távíró- és távbeszélőforgalma az 1914 év első felében is rendes, emelkedést mutatatott. Az év derekán azonban kitört a háború, ettől kezdve a posta egész szervezetével és rendelkezésére álló összes eszközeivel a had-, viselés szolgálatába szegődött, és működésének mérvét, és irányát elsősorban a hadiállapot érdekéhez szabta.

A világháború kitörésekor a központi hatalmak Kelet felé csaknem teljesen el voltak szigetelve szövetségeseiktől. Felmerült annak a szüksége, hogy a szövetségesekkel mihamarabb vezeték nélkül összeköttetés álljon rendelkezésre. Az első magyar helyhez kötött rádióállomást tehát a világháború hívta elő: a háború kitörésekor napok alatt kellett Berlinben az állomást kiválasztani, megrendelni és Budapestre szállítani.

Az állomás Csepel szigeten épült fel, Csepel községtől bérbevett mintegy 60 kataszteri hold területen, és 1914 októberében az állomást a forgalomnak ünnepélyesen átadták. Itt jegyezzük meg, hogy a magyar postának ez volt az első csillapított rezgéseket használó rádióadó- és vevőberendezése. Megnyitása napjától nagyfontosságú katonai és diplomáciai levelezést bonyolított le; magánlevelezésről szó sem lehetett.

A csepeli állomás egyik emlékezetes történelmi szerepét akkor játszotta, amikor 1917. november 30-án a bécsi hadügyminisztérium utasítást adott az állomásnak, hogy hívja meg Pétervárt és adjon le egy táviratot Czernin külügyminiszter aláírásával. A távirat a központi hatalmak fegyverszüneti tárgyalásainak megkezdésére vonatkozott. Ez volt az első eset a világháború alatt, hogy a központi hatalmak rádió útján érintkeztek az Antant-államokkal.

A Magyar Tanácsköztársaság megalakulása után ezen az állomáson folytak le a kormány és Lenin táviratváltásai.

A háborús esztendők munkateljesítményei természetesen nem bírálhatók el az eddigi kritikai módszer szerint.

Már az 1914. év jövedelmezőségét nagymértékben csökkentették nemcsak a különféle forgalmi korlátozások, engedélyezett díj- és portómentességek, hanem az egész postaintézetnek a háború következtében fokozott mérvben történt igénybevételével járó kiadások is (éjjel és rendkívüli szolgálatok díjazása, járatok kirendelése, hadbavonult személyek pótlása stb.). Míg a háború a posta forgalmát, főként a postai díjmentes forgalmat jelentékenyen megnövelte, és ezzel kapcsolatban nagyobb munkateljesítményt követelt, a jövedéki bevételekben az arányos és természetes emelkedés elmaradt.

A hadiállapot és a vasúti szállításoknak vele összefüggésben álló korlátozása sok nehézséget okozott a posta, főként a csomagforgalom lebonyolítása körül. A posta teljesítőképességének legmesszebbmenő fokozásával volt csak lehetséges a csomagforgalmat úgy lebonyolítani, hogy a magyar gazdasági élet, a háború okozta közlekedési zavarok és nehézségek miatt minél kevesebb kárt szenvedjen. Gyakran azonban oly mérvű volt a postai csomagok torlódása, hogy a magán csomagforgalmat időközönként egy-egy napra be kellett szüntetni.

A magyarországi árvízkárosultak javára 1914-ben a posta Árvíz-bélyegeket hozott forgalomba, amelyek minden egyes darabja után a névértéken felül még 2 fillér folyt be az árvízkárosultak javára.

A háborúban megbetegedett és megsebesült katonák felől tudakozódás céljára a „Magyar Vöröskereszt Tudakozó Irodájának, Budapest" címmel 5 filléres válaszos levelezőlapokat rendszeresítettek. Az elesettek özvegyeiről és árváiról való gondoskodás jegyében az érvényben levő bélyegeken kívül „Hadisegély, özvegyeknek és árváknak két (2) fillér" jelzéssel ellátott bélyegeket hoztak forgalomba. A bélyegek mindegyike után az értéken kívül a vevőtől még 2 fillért kellett beszedni.

A befolyt két filléres többlet 90%-át a hadjáratban elesettek özvegyeinek és árváinak javára számolták el, 10%-át pedig mint jutalékot a kincstári és nem kincstári postahivataloknál az elárusító alkalmazottak kapták meg. Az érték-cikkárusítóknak kiszolgáltatott hadisegély bélyegek után a jutalék az érték-cikkárusítót illette meg.

A hadbavonultakkal való levelezésre forgalomba hozott tábori postai levelezőlapokat a postahivatalok darabonként 1 fillérért árusították. A magyar postaigazgatás a mozgósítás alkalmával három tábori főpostahivatalt, 44 tábori postahivatalt és 30 hadtáp postahivatalt látott el személyzettel, az összes felszereléssel és járművekkel.

Az általános mozgósítás a postaalkalmazottak sorait rendkívül megritkította. Csak annak nem kellett bevonulnia, aki a népfelkelő kort is túllépte már, vagy pedig időközben a hadiszolgálatra alkalmatlanná vált. Ezt a nagy érvágást a posta csak azért tudta eleinte elviselni, mert a felvételi szolgálat korlátozása, a hadi menetrend életbeléptetése, az interurbán távbeszélő forgalom szünetelése és az első ijedtség által okozott általános bizalmatlanság folytán a forgalom lényegesen csökkent. Később a helyzet azonban rendkívül

súlyosra fordult, és különösen a csomagforgalomban nem tudott a posta helytállni. Hiába nyirbálták meg a személyzet szabad idejét. Hiába szűntek meg az éjjeli szolgálat után következő másfélnapi szabadnapok. Hiába rendeztek be egymásután díjazott rendkívüli szolgálatokat. A nagyobb, átrovatoló hivataloknál, ahol a helyszűke is éreztette káros voltát, rendkívüli eszközökhöz kellett folyamodni. A posta katonai segítséget vett igénybe és a katonai segítséggel tudta csak a forgalmat fenntartani.

Az olyan poste restante levélküldeményeket, amelyeknek címiratában a címzett nevének kiírása helyett címül egyes betűt vagy szavakat, számokat alkalmaztak, nem volt szabad kézbesíteni. A teljes címmel ellátott poste restante levélpostai küldeményeket is csak abban az esetben lehetett kézbesíteni, ha a címzettek személyazonosságukat igazolták.

Az Amerikai Egyesült Államokba és az azokon túl fekvő semleges államokba árukat nem tartalmazó közönséges leveleket és válaszlap nélküli levelezőlapokat 1917 januárjától német kereskedelmi tengeralattjárókkal lehetett küldeni a következő feltételek mellett:

1. A levelek és a levelezőlapok ugyanazoknak a korlátozásoknak voltak alávetve, mint amelyek a semleges külföldre menő ily küldeményekre a cenzúrázás szempontjából fennállottak, pl.: a levelek nyitva való feladása, rövid és jól olvasható közlemények stb.

2. A levelek súlya a 60 grammot nem haladhatta meg.

3. A leveleket és a levelezőlapokat a feladáskor bérmentesíteni kellett és a levél címoldalát „Tauchbootbrief” jelzéssel kellett ellátni. Ez a jelzés tengeralattjáró levelet jelentett.

4. A levelekre és a levelezőlapokra az Egyetemes Postaegyesület díjtételei voltak érvényesek, vagyis a levéldíjak 20 grammig 25 fillér, 21−40 grammig 40 fillér, 41−60 grammig 55 fillér, és a levelezőlap díja 10 fillér volt.

Ezekhez a díjakhoz járultak még a tengeralattjáróval való szállítás rendkívül költségeinek fedezésére szolgáló pótdíjak, amelyeket a feladáskor a feladónak kellett megfizetnie. Ezek a pótdíjak levelezőlaponként 3 korona 20 fillér, 21−40 grammig terjedő levelekért 6 korona 40 fillér és 41−60 grammig terjedő levelekért 9 korona 60 fillér volt.

A pótdíjat nem a leveleken és a levelezőlapokon, hanem a külső boríték on postabélyegekben kellett leróni, amely bélyegeket a felvevő postahivatal a levél (levelezőlap) bérmentesítésére szolgáló postabélyegekkel együtt lebélyegzett. Ha egy közös külső boríték alatt több levél vagy levelezőlap került feladásra, a pótdíj minden levélért (levelezőlapért) külön járt és egyösszegben volt lerovandó a külső borítékon. Ugyanis a feladónak a tengeralattjáróval továbbítandó küldeményt egy nyitott külön borítékba kellett elhelyeznie és erre „Tengeralattjáró levél, Budapest 72” címet kellett írni.

1917. augusztus hó 1-vel szürke színű papíron előállított tábori postai levelezőlapokat bocsátottak forgalomba. Ezeknek a levelezőlapoknak az volt a rendeltetésük, hogy a közönség azokban a viszonylatokban használja, amelyekben az általa feladott tábori postai levelezést a tábori postai portómentességet megilleti. Az új tábori postai levelezőlapok alakra nézve abban különböztek az eddigiektől, hogy azok vastag vonallal elválasztott alsó része a hivatalos feljegyzések céljaira szolgált, a rendeltetési hely bejegy-

zésére szolgáló helyen pedig „Tábori posta száma . . .” szavakat alkalmazták. A levelezőlapok ára darabonként 1 fillér volt, és azokat minden postahivatal és értékcikk-árusító árusította. A rózsaszínű tábori postai levelezőlapok árusítását 1917. június hó végével megszüntették és a postahivatalok a rózsaszínű levelezőlapokat kötelesek voltak augusztus hó végig díjtalanul szürke színű levelezőlapokra becserélni.

A MAGYAR TANÁCSKÖZTÁRSASÁG POSTÁJA

1918 kora őszén már világossá vált, hogy a központi hatalmak elvesztették a háborút. A Wekerle-kormány október 23-án lemondott. Két nappal a kormány lemondása után a Károlyi-párt, a Radikális-párt és a Szociáldemokrata párt megalakította a Magyar Nemzeti Tanácsot. A Nemzeti Tanács programja követelte az azonnali békekötést, a demokratikus szabadságjogok kiterjesztését. Október 26-án megjelent a Nemzeti Tanács 12 pontja. Egész nap szóltak a hivatalos telefonok, a személyzetet a Nemzeti Tanácshoz való csatlakozásra hívják fel.

Az október 30-ról 31-re virradó éjszakán a tüntető tömeg a Keleti pályaudvaron megakadályozta egy menetzászlóalj frontra indulását. A katonák csatlakoztak a tüntető tömeghez és felesküdtek a Nemzeti Tanácsra. A budapesti helyőrség katonái megszállták a fontosabb postaépületeket, a központi távírdát, a pályaudvarokat, a kaszárnyákat. Órák alatt egész Budapest a munkásság és a katonaság kezébe került. A munkásság általános sztrájkba lépett és kivonult az utcára, hogy megvédje a forradalmat.

A Nemzeti Tanácshoz csatlakozott postaalkalmazottak végrehajtó bizottsága „Postástanács"-csá alakult.

1918. november hó 15-én megváltoztatták a postabélyegek és postai értékcikkek szövegét. Eszerint a király arcképével készült 10, 15, 20, 25 filléres, továbbá a királyné arcképével készült 40 és 50 filléres postabélyegeknek az Államnyomdánál levő félgyártmányait addig, amíg a készlet tartott „Köztársaság” felülnyomással bocsátották forgalomba. E bélyegkészletek elfogytával mind az aratókat, mind a parlamentet ábrázoló postabélyegeket hasonlóképpen „Köztársaság” felülnyomással készítették el. 1919 januárjától az összes postabélyegek és értékcikkek a magyar korona nélkül és „Magyar Posta” felírással készültek.

A Köztársaság kikiáltása napjának emlékére a Budapest 1, 2, 4, 9, 10, 57, 62 és 72. sz. postahivatalok „Magyar Köztársaság” feliratú bélyegzőket használtak, és a postahivatalok a náluk feladott levélpostai küldeményeket ezzel a bélyegzővel bélyegezték le. 1918. november 20-án elrendelték, hogy Magyarország volt uralkodójának, valamint családtagjainak képeit, az őket ábrázoló egyéb tárgyakat, szobrokat a postahivatalok helyiségeiből azonnal el kell távolítani.

A Nemzeti Tanács 1918. november 16-án, a Köztársaság kikiáltása napján hatóságot megillető portómentességet kapott. A sajtószabadságot korlátozó, a háborús állapotokra vonatkozó törvény alapján kibocsátott rendeleteket a kormány hatályon kívül helyezte, a külföldről érkező sajtó-

termékek cenzúráját megszüntette, a postai küldemények kártérítését pedig korlátozta.

1919. március 21-én a hatalom vérontás nélkül a proletáriátus kezébe került. Létrejött a Magyar Tanácsköztársaság.

Nemsokára azonban már fegyverrel kellett megvédeni az új államhatalmat. Külön Postás Vörös Ezred is alakult.

A Postás Vörös Ezred igen aktív részt vett a felvidéki harcokban. A Miskolc körüli harcokban elesett postás vöröskatonák emlékére a felszabadulás után a budapesti főposta aulájában és a Budapest 72. sz. postahivatal bejárata melletti falon helyeztek el emléktáblákat. Borsod megyében az ongai és a felsőzsolcai temetők bejáratánál a Postások Szakszervezete emlékoszlopot állított fel az ott eltemetett postás vöröskatonák emlékére.

A Tanácsköztársaság kormánya minden nehézség ellenére sem mulasztotta el, hogy a posta vonalán a szükséges intézkedéseket megtegye. Így pályázatot ír ki kommunista bélyegek megrajzolására. A fiatal magyar művészek örömmel vettek részt a pályázaton és akkoriban bélyegen még szokatlan, merész vonalú arcképábrázolással örökítették meg a forradalmi hősöket: Marx Károlyt, Petőfi Sándort, Martinovics Ignácot, Dózsa Györgyöt és Engels Frigyest.

A bélyegsorozat a magyar tanácsok első országos gyűlésének napján, 1919. június 12-én került forgalomba. A tanácskozás részvevőinek a sorozatot emléklapon nyújtották át. Az emléklap 2100 számozott példányban készült. Felirata „1919. március 21 - 1919. június 12. A Magyar Posta ajándéka a magyarországi tanácsok első országos gyűlésének emlékére."

Egyes emléklapokat fekete és piros színű keletbélyegző lenyomattal is ellátták. Számos emléklapra a Tanácsköztársaság vezetőinek aláírását is megszerezték az ülésen részt vett tanácstagok.

A bélyegtervezetekről négyszeres nagyságban rézmetszetek készültek, és ezeket a tervezők aláírásával ellátva hozták forgalomba. Az első sorozat hamarosan elfogyott, ezért a metszetekből második kiadás is készült.

A MAGYAR POSTA AZ ELLENFORRADALMI RENDSZER IDEJÉN

A Tanácsköztársaság bukása után a postaalkalmazottak helyzete rendkívül súlyos volt. A nyomasztó anyagi viszonyok, a menekült postaalkalmazottak nagy száma, a posta óriási deficitje, a külfölddel és a postatakarékpénztárral szemben fennálló sok százmilliót kitevő tartozások, a közönség teljes bizalmatlansága, a berendezések, anyagok hiánya, az állam nyomorúságos pénzügyi viszonyai, a külföldi és átmenő forgalom teljes hiánya és a belföldi forgalom igen nagymértékű megcsappanása súlyosan érintette a postás dolgozókat is.

Az 1925. évi XXXV. törvénycikk rendelkezéseinek megfelelően 1927-ben a postai szolgálatban is végrehajtották a pengőértékre való áttérést. A posta már 1926-ban pengő és fillér értékű új bélyegeket hozott forgalomba.

A pengőértékre való áttéréssel a postai díjtételek állandósultak. Ezért újból vissza lehetett állítani a háború előtt jól bevált rendszert, amely szerint a feladók az értékleveleket, értékdobozokat és csomagokat nem készpénzzel,

hanem postabélyegekkel bérmentesíthették. (A korona állandó és fokozatos romlása, valamint a kiadások folytonos emelkedése ugyanis már a háború vége felé indokolttá tette, hogy a levélbélyegekkel való bérmentesítés helyett bizonyos küldeményfajoknál a feladóktól a bérmentesítés díját készpénzben szedjék be és számolják el, aminek az egyik célja az volt, hogy a bélyegek előállításának a költségeit megtakarítsák.)

Rendszeresítették a távirati postautalvány- és csomagfelvételi szolgálatnál a feladóvevény-szelvénnyel ellátott fedezeti lapot, illetőleg a ragszámos és feladószelvény-szelvényes szállítóleveleket, továbbá a belföldi csomagforgalomban a szállítójegyzéket, amellyel a feladó ugyanazon címzett részére szállítólevél nélkül korlátlan mennyiségben adhat fel csomagküldeményeket.

1927-ben megjelent a magyar posta első rendszeres kezelési szabályzata.

Az ipar és a kereskedelem érdekeire való tekintettel, a tömeges csomagfeladás megkönnyítése végett Budapesten díjtalan csomaggyűjtő szolgálatot rendeztek be. Ezáltal lehetővé vált, hogy egyes nagyobb cégek és iparvállalatok feladandó csomagjaikat a posta maga szállítsa el a cégtulajdonos telepéről.

A közúti postajáratok gazdaságos kihasználása, másrészt a vasutak által nem érintett helyek közt az utazás lehetővé tétele érdekében a postai anyag szállításán kívül 1927-ben újból bevezették a személyszállító forgalom lebonyolítását. A posta ezt a forgalmat autóbuszokkal látta el és mindazokon a helyeken, ahol gazdaságosnak mutatkozott és a vasúti forgalomnak nem volt kárára, célszerűen fejlesztette is.

A távírószolgálatban a megcsappant és változott forgalmi viszonyok mérlegelésével, szűkös anyagi keretek között kellett a távíró felújításának céltudatos munkáját megvalósítani. Az első feladat a nemzetközi távírókapcsolatok helyreállítása volt. A következő tennivaló az új helyzetnek megfelelő műszaki berendezések tervezésében állott.

A budapesti központi távíróhivatalban négy munkahelyes, egyenként 40 vonal befogadására alkalmas munkaelosztó váltó készült. A váltóra befutó hívások 60 kezelő munkahelyre voltak szétoszthatók. A munkahelyeken a vétel a teljesítmény fokozása végett fónikusan, azaz hallás útján történt. Ez a berendezkedés a szolgálat lényeges javulásával járt.

A vidéki nagyobb gócpontokban koncentrációs, központosító váltókat alkalmaztak.

Ugyancsak helyre kellett állítani a magyar távbeszélőszolgálatot is, Ennek a budapesti, szegedi, pécsi és debreceni automata központok, a bécsi és szegedi távkábel és a falurendszerű központok voltak látható bizonyságai.

A posta a budapesti távbeszélő hálózatot az automata központok üzembehelyezését megelőzőleg, az 1925−1929. években csaknem teljes egészében átépítette. A rekonstrukció során felülvizsgálta az addig alkalmazott építési rendszereket, anyagokat és készülékeket is. Az automatikus rendszer, a közönség kívánságai és a nehéz pénzügyi helyzet, a régi berendezések átalakítását, új műszaki meggondolások alapján gazdaságosabb építési módszerek kidolgozását tette szükségessé.

A magyar postaigazgatás 1926-ban megrendelte a már akkor Bécsig kiépített nyugat-európai távkábelhálózathoz csatlakozóan a budapest-bécsi, illetőleg budapest-pozsonyi távkábelt az e kábel létesítésére magyar cégek-

ből alakult alkalmi társaságnál, amely a távkábel megépítését 1927 augusztus havában befejezte. Ezzel lehetővé vált, hogy a távbeszélőforgalmat majdnem az összes nyugat-európai távbeszélőhálózatokkal, sőt Amerikával is felvegyük.

A rádiószolgálatot a magyar posta szintén erősen fejlesztette. Magyarország így a legmodernebb technikai eszközökkel bekapcsolódott a nemzetközi drótnélküli távíróforgalomba. Drótnélküli összeköttetés volt Németországgal, Franciaországgal, Angliával, Spanyolországgal, továbbá Szófia, Pisa, Krakkó és Fiume városokkal.

A rádióállomások mind a külföldi rendes távíróforgalom lebonyolítására szolgáltak. De felmerült annak a szükségessége is, hogy a repülőszolgálat céljaira is állítson fel a posta rádióállomást. Csepelen létesítettek is ezen a nagy állomáson kívül még egy újabb, kisebb energiájú rádióállomást.

Külön rádió vevőberendezést létesített a posta a külföldi gazdasági hírek felvételére. Ennek az volt a feladata, hogy a külföldi nevezetesebb tőzsdék árfolyamait rádión felvegye és a hazai érdekköröknek azonnal továbbítsa.

A fentemlített külföldi gazdasági hírek vételére szolgáló rádióállomáson kívül ugyancsak Csepelen még egy külön rádió adóállomást is állítottak fel. Ezen az állomáson továbbították a Magyar Távirati Iroda politikai, gazdasági stb. híreit, továbbá itt kaphatták meg mind a belföldi, mind a külföldi tőzsdék, piacok árjegyzéseit azok a vidéki felek, akik erre előfizettek.

1925. december 1-én a magyar posta üzem behelyezett egy újabb rádióállomást a rádióműsor-szórás céljaira. A műsort a Magyar Telefonhírmondó és Rádió Rt. adta és ennek fejében a kiadott engedélyokirat értelmében a befizetett rádió előfizetési díjakból részesedett.

Az első adóállomás a Budapesttől délre fekvő Csepel-sziget csúcsán, a főváros közepétől kb. 8 km távolságban, a postának ott elhelyezett rádióállomásán volt felállítva. Az adóhoz tartozó stúdió a városban, a Rákóczi út 22. sz. ház IV. emeletén volt egy aránylag kicsi, kb. 50 m^2 alapterületű teremben elhelyezve.

Az adótechnika gyors fejlődése nemsokára szükségessé tette az adónak modernebb berendezéssel való kicserélését. Figyelembe kellett venni, hogy Magyarországon fokozatosan fontos volt a detektoros vétel lehetőségének lehetőleg az ország egész területére való kiterjesztése. Az általános gazdasági leromlás, amely nagyon sok ember részére a drága lámpás vevőberendezést és üzemét megakadályozta, volt az egyik ok, a másik az, hogy igen sok helyen a lámpás vevők üzeméhez szükséges villamos energia nem állott rendelkezésre.

Az új, nagyobb teljesítményű adó 20 kW teljesítményű volt.

1928-ban a mozgóposták (kalauzposták) levélgyűjtő szekrényei útján feladott ajánlott küldeményeket a mozgóposta főnökség nevével ellátott ajánlási ragszámmal szerelték fel. Ez időtől kezdve tehát ajánlási ragszám nélkül ajánlott küldeményt nem kezeltek. Az 1928. év folyamán a postaküldemények bérmentesítésére Frankotyp-rendszerű, német gyártmányú és Midget-rendszerű, angol gyártmányú postai bérmentesítőgépek forgalomba hozatalát és használatát engedélyezték. E gépek a szolgálat és a közönség szempontjából a gyakorlatban jól beváltak. A bérmentesítőgépek ugyanis a postaküldeményeket nemcsak értékjegy lenyomattal látták el, hanem bélyegző

lenyomattal is, tehát a posta mentesült a küldemények külön bélyegzése alól, így biztosíthatták ezeknek a küldeményeknek gyorsabb feldolgozását és továbbítását.

1928-ban engedélyezték a Hasler-féle, svájci gyártmányú postai bérmentesítőgép használatát is.

1929-ben a táviratok feladásának megkönnyítése céljából megengedték, hogy a távbeszélőállomások előfizetői saját állomásukról távbeszélő útján adhassák fel táviratait.

1930-ban az üzleti körlevelekre kívánt válaszadás megkönnyítése érdekében megengedték, hogy a belföldi forgalomban válaszadásra szánt levélborítékokat (levelezőlapokat) a feladók előzetesen oly megjelöléssel láthassák el, hogy a válaszlevél (levelezőlap) bérmentesítés nélkül is postára adható. Az ilyen válaszlevél (levelezőlap) szállítási díja fejében a címzettől a posta nem a hiányzó díj kétszeresét, hanem csak a díjszabás szerint rendes díjat és bizonyos mérsékelt pótdíjat szedett. A kedvezőtlen gazdasági viszonyok miatt azonban ez a forgalom minimális volt.

Az államháztartás érdekében megkövetelt legnagyobb fokú takarékosságot a vasúti és a közúti postajárati szolgálatban is érvényesíteni kellett, ennek következtében 1930-ban e szolgálati ágban csökkenés jelentkezett.

A Bélyegmúzeumot 1930. évi április hó 28-án nyitották meg. Több mint 49 000 darab külföldi bélyeget, és színek, vízjelek, valamint fogazatok szerint specializálva kb. 7000 darab különféle magyar postabélyeget állítottak ki. Bemutatták továbbá a bélyegek nyomásához használt nyomóeszközöket, régi postabélyegzőket, kliséket és a magyar postabélyegek eredeti rajzait.

Nem tették ki közszemlére, de komoly érdeklődők megtekinthették a múzeumnak régi levelekből álló gyűjteményét és más különleges bélyegeket, és a hamisítványok gyűjteményét, továbbá sztereoszkóp-szerű készülékben meg lehetett tekinteni a magyar postabélyegek különféle vízjeleit és azok különlegességeit. A múzeum hetenként kétszer, kedden és pénteken délelőtt 10 órától 1 óráig, 40 fillér belépti díj mellett volt látogatható.

A postaforgalomban az 1930. év nyarán bekövetkezett újabb világgazdasági válság óta állandóan és szinte zuhanásszerűen jelentkező csökkenés tovább tartott. A kedvezőtlen nemzetközi, politikai és gazdasági viszonyok nem maradtak hatás nélkül hazánk közgazdaságára és ezzel összefüggően a postaforgalom alakulására sem. A posta a forgalom csökkenésének ellensúlyozására a rendelkezésre álló anyagi eszközök határain belül mindent elkövetett. Több díjtételt teljesen eltöröltek, egyeseket pedig mérsékeltek, új szolgálatokat teremtettek stb. Végrehajtották azokat az összevonásokat és egyszerűsítéseket, amelyeket az ésszerű gazdálkodás megkövetelt és egyúttal a lanyhább forgalmat fokozottabb belső építőmunkára használták fel.

A Postaüzleti Szabályzatban tett egyes fontosabb intézkedések a következők voltak:

- Az állami és törvényhatósági szervek a magánfél érdekében küldött ajánlott és közönséges levélpostai küldeményeket „Hivatalból portóköteles” záradókkal ellátva, bérmentetlenül adhatták fel;
- a bíróságok, ügyészségek és bírósági végrehajtók a postára adott összes könyvelt küldeményekről kettős elismervényt kaphattak;

- a nyomtatással is ellátott papír anyagot abban az esetben, ha nemcsak a papír, hanem a rajta levő nyomtatás is mintául szolgált, nyomtatványként kellett kezelni,

- egyébként — azaz ha minta gyanánt csak a küldött papíranyag szolgált, de az azon levő nyomtatott szöveg a minta ajánlása volt — árumintaként kellett díjazni.

Az 1931. évben új látképes postai levelezőlapokat, továbbá a Zeppelin léghajó magyarországi útja alkalmából alkalmi légiposta bélyegeket hoztak forgalomba. A légiposta bélyegekre vonatkozólag egyébként az a változás történt, hogy az ilyen bélyegeket nem légiposta küldemények bérmentesítésére is fel lehetett használni.

A postán szállított összes küldemények forgalma az előző évhez képest 12,7%-kal csökkent. A csökkenés a mindinkább rosszabbodó gazdasági válság következménye volt.

Az 1932. év folyamán tovább mélyült az általános gazdasági válság és ez a posta forgalmát tovább apasztotta. A csökkent forgalom mellett a posta arra törekedett, hogy a válságnak és az államok gazdasági elzárkózásának hátrányos következményeit a szolgálat körében lehetőleg enyhítse.

A posta üzemében fenntartott gépkocsi járatokat részint a postaközvetítő szolgálat ellátására, részint pedig személy- és egyúttal postaanyag szállításra használta fel. A csak postaanyag közvetítő szolgálat ellátására használt gépkocsi járatok egy-egy város közigazgatási területén belül közlekedtek. A személy- és egyúttal postaanyagot szállító postai gépkocsijáratok száma 1932. évben 17 volt, amelyek közül 2 járat helyi, 15 pedig helyközi vagyis távolsági viszonylatban közlekedett.

A nemzetközi légipostai forgalom a nehéz gazdasági viszonyok között is a fejlődésnek oly fokát érte el, hogy Magyarországról az európai országokon kívül Ázsia, Afrika, és Amerika csaknem bármely helyére lehetett légi úton postai küldeményeket szállítani.

A távírószolgálat körében az igénybevétel megkönnyítése és a szolgálat gyorsabbá tétele céljából 1932-ben a posta az alábbi intézkedéseket tette:

A Budapest és Bécs között közlekedő légi járművekről Magyarországra és Ausztriába utas távíróforgalmat rendszeresítettek, majd ezt a szolgálatot kiterjesztették olyképpen, hogy most már nemcsak a Budapest-Bécs között, hanem a Bécs-Berlin között közlekedő repülőgépekről is lehetett táviratot küldeni Magyarországra, Ausztriába, Csehszlovákiába és Németországba.

1932-ben befejeződött a budapesti távbeszélő hálózat automatizálása.

A posta az 1933. évben is arra törekedett, hogy a szolgálatot az adott lehetőségek határán belül továbbfejlessze és még jobban egyszerűsítse. A felviteli szolgálatban a következő változások, illetőleg újítások léptek életbe:

Budapesten az eddigi „sürgős” levélforgalom helyett „helyi expressz” levélforgalmat rendszeresítettek, amelyben az összes budapesti hivatalok részt vettek. Eddig ilyen küldeményeket csak a kijelölt nagyobb postahivataloknál lehetett feladni. A budai hegyvidéki lakosság kényelmére a levélkézbesítők körútjuk alkalmával kézbesítés közben postai értékcikkeket árusítottak és ajánlott levélpostai küldeményeket, postautalványokat, valamint postatakarékpénztári csekkszámlára történő befizetéseket fogadtak el.

1934-ben a posta személyszállító autóbuszüzemét átadta a MÁV-nak.

A posta ezzel személyszállító társas gépkocsi járatait megszüntette, illetőleg az egész személyszállító gépkocsiüzemet a teljes berendezéssel, vagyis a forgalom lebonyolítására szolgáló járművekkel, kocsiszínekkel és ingatlanokkal együtt az Államvasutak személyszállító gépkocsi üzemének ellátásával megbízott . Magyar Vasutak Közlekedési Részvénytársaságnak adta át.

1934-ben a légiközlekedés iránti érdeklődés felkeltésére és fejlesztésére egyes érdekeltségek alkalmi légi járatokat indítottak.

A posta a „Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete" által fennállásának 50. évfordulójára rendezett bélyegkiállítás alkalmával 20 fillér értékjelzésű barnás-vörös színű, az általános forgalomban levő bélyegektől eltérő alakú emlékblokkot adott ki. Ez volt az első Magyarországon kiadott bélyegblokk.

1934-ben a posta a bélyeggyűjtők érdekében azt a rendelkezést, amellyel a postahivatalokhoz lebélyegzés és továbbküldés végett megküldött küldeményeket a postai szállításból kizárta, hatályon kívül helyezte.

Gazdaságossági okokból leszerelték a rádiótávíró adóállomások közül a csepeli rádióállomást. A csepeli rádióállomás leszerelésével az ország legelőször létesült rádióállomása szűnt meg.

Az 1936. évben alkotta meg a magyar törvényhozás a magyar postáról szóló 1936. évi XXXV. törvénycikket, amely Magyarországnak tulajdonképpeni első postatörvénye. A törvény régi hiányt pótolt. A törvény keletkezésének helyes megértéséhez a magyar postatörténet lapjait egész a szabadságharcig kell visszalapozni.

Az 1848−49. évi szabadságharc leverése után az 1850. december hó 26-án kelt császári pátens az 1837. évi osztrák postatörvényt Magyarország területére 1851. évi február hó 1-ével kiterjesztette. Bár az 1867. évi kiegyezés a magyar posta önállóságát is biztosította, a császári paranccsal életbeléptetett határozatok azonban továbbra is érvényben maradtak. Ugyanis a vám- és kereskedelmi szövetség XVIII. cikke szerint a postai szabályokat csak a magyar és az osztrák kormány közös egyetértése útján és mindkét területre egyenlő módon lehetett volna megváltoztatni. Baross Gábor minisztersége alatt, 1888-ban sikerült ugyan Ausztriával olyan megegyezést létesíteni, amely a magyar posta belső kezelésének önálló, az osztrák kezeléstől független szabályozását biztosította, a helyzet azonban lényegében nem változott, mert továbbra is a pátens intézkedései maradtak érvényben.

Lényeges változást okozott azonban már az 1908. évi XII. törvénycikk, mert az a kizárólagos postajogra vonatkozó szabályok fenntartásáról nem tett többé említést, hanem kimondotta, hogy a postát (távírót és távbeszélőt) táját területén mindkét állam önállóan szabályozza és igazgatja. Ezzel megnyílt az út a magyar postajog törvényes szabályozására.

Az 1936-os törvény jelentősége abban volt, hogy az addig túlnyomóan csak szokásjogon alapuló postajog törvényileg kapott szabályozást, továbbá abban is, hogy a törvény kifejezetten rendelkezett a miniszter rendeletalkotási joga tekintetében.

Tüzetes meghatározást találtak a törvényben az államnak fenntartott jog kizárólagosságának keretei, a postakényszer elve, a rendkívüli körülmények között szükséges rendkívüli jogkör, a díjak közadók módjára való behajtása,

a postai titok védelmének köre, a kézbesíthetetlen vagy megsérült küldeményeknek a tartalom megállapítása céljából való felbontására vonatkozó jog, végül a szükséges büntető rendelkezések. A postai fuvarozás érdekében szükséges minden más vonatkozású szabályozást a rendeleti jogalkotásnak tartották fenn.

1937-ben a bélyegkereskedők érdekében a posta a külföldre szóló bélyegküldemények feladását megkönnyítette azáltal, hogy a 100 pengő értéket meg nem haladó, használt vagy forgalomból kivont használatlan bélyeget tartalmazó küldemények értékének ellenőrzését elvállalta. Ezzel a feladók a Magyar Nemzeti Bank tanúsítványának előzetes beszerzése alól mentesültek.

A belföldi forgalomban az alábbi — említésre méltó — kezelési változások léptek életbe:

Az üzleti válaszlevelek és üzleti válasz-levelezőlapok mintájára üzleti válasznyomtatványokat rendszeresítettek.

A nyomtatvány-díjszabással feladható nyomtatványoknál a feladó a nyomtatvány e célra üresen hagyott részeiben számokat írhat. Ezzel a kereskedelmi érdekeltségek régi kívánsága teljesült. A nyomtatással ellátott, illatosított kártyákat a posta nyomtatványként szállítja.

A lebélyegzett levélbélyegeket; mint kisebb áruértékkel bíró tárgyakat a posta árumintaként is elfogadja szállításra.

A posta szabályzatainak gyűjteményes kiadásában „A. 7. Szab." jelzéssel megjelent a Mozgópostai Utasítás. Ezzel a mozgópostai szolgálat ellátásánál az egész országban egységes kezelés lépett életbe.

Érdekes megemlíteni, hogy a Magyar Rövidhullámú Amatőrök Országos Egyesületének 1937-ben a posta engedélyt adott kísérleti távolbalátási adásokra.

1938-ban gyakorlati oktatás céljaira a posta szabályszerűen kitöltött „Iskolai célra" felülnyomással ellátott értékes nyomtatványokat bocsátott a különböző iskolák és az iskolán kívüli népművelési bizottságok rendelkezésre.

Az európai államok postaigazgatásai Brüsszelben ún. európai légipostai értekezletet tartottak. Ezen a magyar postaigazgatás is képviseltette magát. Az értekezlet célja azoknak a feltételeknek megállapítása volt, amelyekkel az európai forgalomban a levelek és levelezőlapok szállítási idejét csökkenteni lehetne. Az értekezleten a következő alapelveket fogadták el:

1. A repülőgépeket az európai forgalomban postaszállítás szempontjából éppúgy rendes közlekedési eszköznek kell tekinteni, mint a vasutakat és gépkocsikat. Az európai országokba szóló leveleket és levelezőlapokat tehát légi úton, pótdíj nélkül kell továbbítani mindazokban az esetekben, amikor a légiút e küldemények kézbesítése szempontjából időnyereséget jelent.

2. A pótdíj nélkül feladott levelek és levelezőlapok légi szállítási költségeit a postaigazgatások viselik.

3. Légipostai pótdíjat az európai forgalomban csak azokért a küldeményekért lehet szedni, amelyeket a postaigazgatások pótdíj nélkül szállítani nem kötelesek. Az egyes igazgatások légipostai pótdíjat szedhetnek tehát a légi úton szállított nyomtatványok, áruminták stb. és csomagok után, vala-

mint azokért a levélküldeményekért, amelyeknek minden körülmények között légi úton való szállítását a feladó kívánja.

A belföldi forgalomban 1938-ban az alábbi kezelési változások voltak: A kereskedelmi érdekeltségek kívánságára a belföldi forgalomban a borítékon bármely részén, tehát helyhezkötöttség nélkül lehetett hirdetéseket alkalmazni.

A bélyeggyűjtők kívánságára a posta lehetővé tette a belföldi forgalomban üres levelezőlapoknak nyomtatványként való feladását.

A POSTA A FASIZMUS ELMÉLYÜLÉSÉNEK IDEJÉN A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ IDŐSZAKA

Az 1938-tól bekövetkezett — Magyarországot is érintő — területi változások a postát is komoly feladatok elé állították. A postai szervezés gyorsan haladt előre. Mire a katonai megszállás befejeződött, nagy vonásokban vége tért a postai szervezés munkája is.

A megszállott területek igazgatását a honvédség vette át és így a postaigazgatással kapcsolatos intézkedéseket is a honvéd vezérkar főnöke tette meg. A honvéd vezérkar polgári csoportjában postai szakelőadó működött, aki a postai és távközlési szolgálat megszervezését irányította.

A megszállt területeken megnyitott magyar postahivatalok haladéktalanul megkezdték a magyar postabélyegek és egyéb értékcikkek árusítását, a közönséges és könyvelt levélpostai küldemények, értéklevelek és korlátozott súlyig a csomagok felvételét.

A magyar posta összes díjszabásai, üzletszabályzatai, kezelési és egyéb utasításai attól a naptól léptek életbe, amikor az egyes megszállt községekben a magyar postaszolgálat megnyílt.

A távírót és távbeszélőt átmenetileg csak a honvédség szervei vehették igénybe.

A rendkívüli viszonyokra való tekintettel 1939. december hótól kezdve az élelmiszerek külföldre való kivitelét korlátozni kellett. Élelmiszert tartalmazó csomagot — legfeljebb 1 kg súlyig —. csak a Magyar Nemzeti Bank engedélyével lehetett küldeni.

1940 júniusában elrendelik a külföldi forgalomban a postai levelezés és a távíró, valamint távbeszélő ellenőrzését. Az utasítás szerint a külföldre szóló levelezésre a feladó köteles nevét és pontos lakcímét feljegyezni. Külföldre címzett postautalványok és csomagok szállítóleveleinek szelvényére közleményt írni nem volt szabad. Külföldre címzett értéklevelekbe és csomagokba írásbeli közleményt elhelyezni tilos volt.

Itt említjük meg a második világháború alatti magyar tábori posta szervezetének felépítését. Postai szakszempontból a legfőbb tábori postaszerv a tábori postaigazgatóság volt. A tábori postaigazgatóság a fővezérség híradó osztályának szervezetszerű részét képezte.

A tábori postaigazgatóságot a tábori postaigazgató vezette, akit a magasabb állású postai közigazgatási tisztviselők közül a honvédelmi miniszter igénylésére a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter jelölt ki.

A tábori postai végrehajtószolgálatot a központi tábori postahivatal és

a tábori postahivatalok látták el. A központi tábori postahivatal feladata a postaforgalom közvetítése volt a hadsereg tábori postahivatalaihoz és hivatalaihoz. A tábori postahivatal a seregtest működési területén látta el a tábori postaszolgálatot. A hadtáp-postahivatalok pedig külön és esetenként kijelölt olyan polgári postahivatalok voltak, amelyek a külön rendeletekkel hozzájuk utalt (működő hadseregektől nagy távolságra levő) parancsnokságok és alakulatok számára közvetítették a tábori postaforgalmat.

A hadsereg feladásra szánt postaküldeményeit a parancsnokságok, alakulatok saját hatáskörükben ellenőrizték és ezt bélyegzőjükkel igazolták. E tojásdad bélyegzőnek felirata az ellenőrző parancsnokság, alakulat hivatalos elnevezését, közepén pedig az „Ellenőrizve" felírást tüntette fel. Nem ellenőrzött postaküldeményeket a tábori postahivatalok nem fogadhattak el.

A hátországból a hadsereg részéről feladott küldeményeket a hadtáp-postahivataloknál (polgári postahivataloknál) felállított postaellenőrző kirendeltségek ellenőrizték.

A bélyegzőlenyomatot a küldemény címiratának felső bal sarkán, a tábori postai levelezőlapon pedig a „Hivatalos feljegyzések" felírású helyen kellett elhelyezni.

1942-ben elrendelték, hogy a postai küldemények külsejére vagy burkolatára ragasztott nem postai, illetőleg nem magyar postai bélyegeket és bélyegszerű ragjegyeket (pl. levente bélyegjegyek, vöröskereszt levélzáró címkék, a kékszínű német tábori légipostai engedélyezési bélyegek stb.) keletbélyegzővel lebélyegezni nem szabad.

Az egész rendszer farizeus képmutatására jellemző, hogy „Ne káromkodj" és „Légy jó az állatokhoz" szövegű hirdető gépbélyegző betétek használatát rendelték el az egyes budapesti postahivataloknál. Ugyanakkor a frontra tízezrével küldték a katonákat és a fegyvertelen munkaszolgálatosokat.

A honvéd vezérkar főnökének rendelete értelmében a hadműveleti területen levő honvédek havonta csak egy tábori postai csomagot kaphattak. E korlátozó rendelkezés megtartását zöldszínű bélyegzőszelvényes tábori postai levelezőlapok felhasználásával ellenőrizték. A bélyegzőszelvényes tábori postai levelezőlapokkal való eljárás a következő volt: a hadműveleti területeken működő honvédalakulatok minden tagja meghatározott időnként kapott egy-egy darab bélyegzőszelvényes tábori postai levelezőlapot. Az eljárás egyszerűsítése céljából egyszerre 3 csomag feladására jogosító (három hónapra szóló) és így három bélyegzőszelvénnyel ellátott levelezőlapot osztottak ki. A levelezőlapot minden honvéd annak a hozzátartozójának címezte meg, akitől csomagot várt. A levelezőlapokat az alakulatok összegyűjtötték és a létszámnak megfelelő darabszám szerint egyszerre adták át a tábori postának, amely azokat szolgálati ajánlott levélben a központi tábori postahivatalhoz továbbította.

A központi tábori postahivatal a hozzá beérkezett levelezőlapokat helységenként szétosztotta és kézbesítés végett ajánlott levélben (esetleg csomagban) a darabszám feltüntetése mellett továbbította az egyes polgári postahivatalokhoz. A hivatalok az érkezett bélyegzőszelvényes levelezőlapokat ajánlott küldeményként kézbesítették a címzetteknek.

A postahivatalok eljárása a tábori postai csomagok felvételénél a követ

kező volt: a felvevő tisztviselő megvizsgálta, hogy a küldemény a tábori postai csomagokra előírt általános feltételeknek megfelel-e, majd ellenőrizte, hogy a csomag címzettje azonos-e a bélyegszelvényes levelezőlap feladójával. Ezután a felső sorban levő három bélyegzőszelvény közül az elsőt és az alatt levő bélyegzőhelyet bélyegzőlenyomattal látta el. A lebélyegzett felső szelvényt a felvevő levágta és felragasztotta a tábori postai csomagra. A levelezőlap megmaradt részét vissza kellett adni a feladónak. A levelezőlapról a szelvényeket csak a postahivatal vághatta le.

A hivatalok az alsó bélyegzőhelyen látható előző keletbélyegző-lenyomat alapján ellenőrizni voltak kötelesek, hogy ugyanabban a naptári hónapban nem adtak-e már fel csomagot.

A dísztáviratok egyszerűsítése és munkamegtakarítás céljából a dísztáviratok borítékait 1942 októberétől ablakos kivitelben állították elő.

1943-ban a fasiszta és németek által megszállt államok külön postai egyesületet hoznak létre, Európai Posta- és Távközlési Egyesület néven. Az Egyesület 1943. október 19-én Bécsben a következő országok részvételével alakult meg: Albánia, Bulgária, Dánia, Németország, Finnország, Olaszország, Horvátország, Németalföld, Norvégia, Románia, San Marino, Szlovákország, Magyarország. Az Egyesület iratainak hivatalos nyelve német és olasz volt. Ugyanakkor kiadták az Európai Postaszolgálat Szabályzata és az Európai Távírószolgálat Szabályzata néven ismert, német birodalmi érdekeket szolgáló szabályozásokat.

1944. március 19-én hajnalban német csapatok vonultak be az országba és a magyar, uralkodó osztályok bűnös politikáját a szolgai megalkuvás tetézte be. A kormányt Sztójay Döme Magyarország berlini követe alakította meg.

A német megszállás újabb terrorhullámot indított el: a Sztójay-bábkormány idején tömegesen tartóztatták le a baloldali érzelmű hazafias elemeket, egész sor újságot betiltottak, a zsidókat haláltáborokba vitték. Nemsokára rendelkezés jelent meg a zsidók postai szolgálatának megszüntetésére vonatkozólag.

1944 júniusában rendeletet adtak ki a gettókba és gyűjtőtáborokba szállított zsidók részére érkező küldemények kezeléséről. Ezek szerint hatóságilag kijelölt lakóhelyekre (ún. gettókba) telepített zsidók részére pénz- és értékküldeményeket, továbbá csomagokat kézbesíteni nem volt szabad, hanem az ilyen küldeményeket a feladónak kellett visszaküldeni. E küldeményekre a visszaküldés alkalmával „Szabályellenes — Non admis" feliratú kézbesíthetetlenségi jelzőt kellett ragasztani.

Korlátozták a külföldi hírlapok és folyóiratok postai előfizetését.

Elrendelték, hogy a feladó köteles nevét és pontos lakcímét az összes postaküldeményekre tisztán és olvasható írással feljegyezni.

A képes levelezőlapokat, amelyek városokat és városrészeket, helységeket, tájképeket, katonailag fontos tereptárgyakat, közlekedési és nemzetgazdasági üzemeket, saját vagy szövetséges állambeli nagyszabású építményeket vagy ezek csapatai által megszállt területekét, épületeket ábrázoltak, továbbá, amelyek a felsoroltakat térkép, képnyomat, klisé, lemez stb. alakjában ábrázolták, kizárták a postaforgalomból.

Értéklevelekben, értékdobozokban és csomagokban írásbeli közleményeket vagy számlákat elhelyezni tilos volt.

Korlátozták a levelek nagyságát is: terjedelmük kiterítve félív papírnál több nem lehetett. Az írásnak olvashatónak kellett lennie és a sorok egymástól megfelelő távolságban csak párhuzamosan egymás alá voltak írhatók. A szöveget keresztbe írni nem volt szabad. A levélpapírnak világos színűnek, a borítékának pedig bélés nélkülinek kellett lennie. A levelekhez csak a szövegrésszel érdemileg összefüggő mellékleteket volt szabad csatolni.

Írásjegyként csak latin, gót és cirill betűket volt szabad használni. A levelezés nyelve csak magyar, német, román, szlovák, kisorosz, szerb és horvát lehetett.

1944. október 15-én este a német fegyveres erők támogatásával Szálasi Ferenc, a nyilasok vezére került uralomra. A nyilasok készek voltak az egész országot hadszíntérré változtatni és vakon teljesíteni a németek minden követelését.

A hadműveletek következtében a szegedi és a debreceni postaigazgatóság Budapestre, a kolozsvári postaigazgatóság Sopronba, a nagyváradi postaigazgatóság pedig Pécsre települt.

Ekkor új rendelet jelent meg a postai küldemények ellenőrzésének kiegészítéséről. E szerint a hadműveleti területeken a postaforgalom ellenőrzését a honvédseregtest-parancsnokságok külön erre felhatalmazott ellenőrző tisztjei is végezhetik. A postahivataloknak az ellenőrző tisztek kívánságára az általuk megnevezett feladóktól származó küldeményeket ellenőrzés céljából ki kellett adniuk a postahivatalban jelentkező ellenőrző tisztnek.

A budapesti egységes távbeszélő hálózat területén a magánlakásokon berendezett és magán-előfizetésben levő távbeszélő állomásokat hétköznapokon 9 órától 13,30 óráig a forgalomból kikapcsolták.

A nyilas rémuralom idején a posta egész személyzetét honvédelmi munkára vették igénybe és a postát katonai vezetés alá helyezték.

A pesti zsidóságot gettóba tömörítik. Ennek célja a zsidók egy helyen tartása és onnan a megsemmisítő táborokba való hurcolása volt. Nem a nyilasokon és a német fasisztákon múlott, hogy ezt a gaztettüket nem tudták teljesen befejezni. A gettóban a zsidóság félrevezetése céljából postahivatalt szerveztek. A hivatalt a zsidó hitközség útján különleges sárga keresztnyomással ellátott levelezőlapokkal látták el. Erre a célra a posta a 12 és 18 filléres levelezőlapokat használta fel.

A MAGYAR POSTA A FELSZABADULÁS UTÁN

Még folytak a harcok Budapestért, amikor 1944. december 21-én Debrecenben megalakult az Ideiglenes Nemzeti Kormány, amelyben vezető, kezdeményező erő kezdettől fogva a Magyar Kommunista Párt volt.

A második világháború következtében Magyarország olyan súlyos veszteségeket szenvedett, mint még soha a történelem folyamán. A háborús veszteségek az ötszörösét tették ki az 1938-as nemzeti jövedelemnek. Súlyosbította ezt, hogy nagyobbrészt a termelés és a forgalom ellátását szolgáló javak pusztultak vagy tűntek el, és így nemcsak tőkebeli, hanem jövedelme

zőségi értéküktől, hozamuktól is elesett az ország. Az anyagi veszteségek kisebbik része esett az elhurcolt javakra, nagyobbik részük megsemmisült, örökre elveszett.

Postai intézményeink a háború következtében ugyancsak súlyos károkat szenvedtek. Főként a műszaki berendezésekben okozott pusztulás volt jelentős. De az újjáépítés itt is hatalmas lendülettel indult meg, olyannyira, hogy 1945 végéig az elpusztult közlekedési és szállítóeszközök mintegy 40%-át sikerült pótolni, pedig a veszteség csaknem 90%-os volt. A levélszekrényeknek mintegy 60%-a elpusztult, de 1945 végéig e tekintetben is eltüntették a károk negyedrészét. A légvezetékes hálózat 75%-os kárt szenvedett. Itt is az újjáépítés első esztendejében helyreállították a károk felét.

Mi sem szól ékesebben az újjáépítés nagy lendülete mellett, mint az alábbi kimutatás:

	1938	1945	1946
	augusztus		
Mozgópostai menetek száma	520	165	214
Mozgópostakocsik	157	76	177
Gépjárművek	169	73	150
Ló fogatú' járművek	254	160	268
Lovak	248	230	372

1945. január 20-án már megjelenik a főváros felszabadított részében Budapest katonai parancsnokának 1. számú parancsa, amely akként rendelkezett, hogy minden hatóság, hivatal folytassa kötelessége teljesítését. Ennek alapján a Benczúr u. 27. számú házban öntevékenyen megalakult a Postavezérigazgatóság munkabizottsága, és felállították ennek szervezési osztályát. A bizottságnak kezdetben egyetlen járműve vagy egyéb összeköttetése nem volt. Ezért a felszabadult budapesti postai szervekkel való kapcsolat fenntartására gyalogjáratokat rendeztek be.

1945. január 24-én megjelenik a munkabizottság határozata, amely kimondja: ,,. . . minden budapesti és Budapest környéki postai szerv azonnal éledjen fel."

1945. február 2-án elkészült az első távbeszélő összeköttetés a Kún utcai tűzoltó laktanyában székelő szovjet városparancsnok és Budapest polgármestere között.

1945. február 8-án a Budapesti Nemzeti Bizottság a magyar posta újjászervezési munkálatainak irányításával Pápai Lászlót bízza meg. Ennek alapján a munkabizottság megszűnik és megalakul a Postavezérigazgatóság. Illetékessége azonban egyelőre csak Nagybudapest felszabadult területére terjed ki. Ebben az időben ugyanis az ország területén négy postavezérigazgatóság működött. Debrecenben a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Postafőosztálya, Pécsett a dunántúli felszabadult területeket önállóan irányító postaigazgatóság, Budapesten az újjáalakult vezérigazgatóság Nagybudapest területére vonatkozó illetékességgel, és Sopronban a még fel nem szabadult területekre vonatkozóan a nyilas postavezérigazgatóság.

1945. február 14-én megkezdődik a Magyar Postások Szabad Szakszervezetének széleskörű szervezése.

Február végén Nagybudapest területén már minden postai szerv működik. A vezérigazgatóság munkája erősen megnövekedik. A budapesti postaigazgatóság és a távbeszélő igazgatóság személyzeti és szervezési kérdésekkel foglalkozik, de már készült a forgalom felvételére. Műszaki szerveink távközlési berendezéseink helyreállításán dolgoztak.

1945. április 2-án a postaforgalom több viszonylatban megindult, a távíró- és távbeszélő szolgálat ott és olyan mérvben, ahogyan a berendezések helyreállítása és üzembehelyezése lehetővé tette.

1945. április 5-én megkezdődik a díjszabások rendezése. Erre sürgősen szükség van, mert az ország egyes területén más és más posta- és távközlési díjakat szednek. Május havában pedig már az egész országban korlátozás nélkül megindult a postaforgalom. Megszűnik a postavezérigazgatóság ideiglenes szervezete: a Közlekedésügyi Minisztérium Postafőosztályaként megkezdi működését a teljes szervezetű vezérigazgatóság.

Az újjáépítés lendületét, ha nem is csökkentette, de a postás dolgozók munkáját, a postaforgalom fejlesztését, az új postaszolgálat működését erősen hátráltatta az 1945. év harmadik negyedétől egyre fokozódó méreteket öltő infláció. A postai díjszabási tételek egymásután változnak meg és a dolgozók alig képesek a változásokat megfelelően követni.

Gondoskodni kellett az államapparátus megtisztításával egyidejűleg új káderek képzéséről, illetőleg átképzéséről is. 1945. év második felében elrendelik, hogy azok a kiváló tehetségű és szorgalmú postai alkalmazottak, akik iskolai tanulmányaikat anyagi okokból vagy más egyéb körülmények miatt kénytelenek voltak megszakítani, a középiskolát, illetőleg a polgári iskolát magánúton elvégezhetik. Ebből a célból Budapesten a Postások Szakszervezetének székházában és vidéken gimnáziumi és polgári iskolai előkészítő tanfolyamokat rendeztek be.

Természetesen az 1945-ös intézkedések mind magukon viselik az ideiglenesség jeleit. Nemsokára azonban ez az ideiglenesség megszűnik, a demokratikus intézmények megszilárdulnak és államunk elnyeri azt a formát, amelyben a munkásosztály a párt vezetésével kiharcolhatta hatalmát, kizárólagosságát. Az államjogi stabilizálódásnak ez a szakasza az 1945 novemberében megtartott választásokkal vette kezdetét, a reakciós elemek egyre hevesebb támadásai közepette folyt, és a párt, a magyar munkásosztály, a dolgozók győzelmével végződött.

Az 1945 utáni időszakban a posta elsősorban a hivatali hálózat kiszélesítésére törekedett. A postahelyek fejlesztésénél az volt a cél, hogy a postai összeköttetések útján a falusi és tanyai lakosságot bekapcsoljuk az ország kulturális életébe, csökkentsük a város és a falu közötti különbséget, amely 1945 előtt mérhetetlenül nagy volt. Míg 1937-ben 1875 postahivatal, 587 ügynökség (fiókposta) és 516 külterületi kezelőhely vagyis 2978 postahely bonyolította le a forgalmat, az 1960-as években a postahivatalok száma már 2300 körül van, a fiókpostáké 840 körül, a külterületi kezelőhelyek száma 2290 körül. Az utolsó békeévhez viszonyítva tehát postahelyeink száma több mint kétszeresére növekedett. A legtöbb postahely természetesen a korábbinál sokkal nagyobb forgalmat bonyolít le. A forgalom hatalmas arány-

ban történt növekedése mindenütt szembetűnő, és gazdasági, valamint kulturális életünk erőteljes fejlődését bizonyítja.

A postai szállítás vonalán különösen jellemző adatként említjük meg, hogy a gépkocsivonalak száma az 1937. évinek több mint ötszörösére, a motorkerékpárok száma az 1937. évinek több mint tizennégyszeresre emelkedett. Ugyanez vonatkozik a kilométer teljesítményekre is.

A vasúttól elzárt, kedvezőtlenebb összeköttetésekkel rendelkező vidékeken fokozatosan állítottunk be postai gépkocsi jegyzékező meneteket, valamint autó-mozgópostákat. Amíg hazánk felszabadulása előtt ez a szolgálat egészen jelentéktelen volt, addig az 1960-as évek elején a járatok száma már elérte a 30-at. Közel 300 postahely van bekapcsolva a gépkocsijáratokba.

Az 1950-es évben jelentős szolgálattal bővült a posta működési köre: ekkor vezették be a postai hírlapszolgálatot.

Már a postai sajtóterjesztés bevezetését megelőzően is bekapcsolódtak a postás dolgozók (kézbesítők) a terjesztési munkába. A terjesztés intézményes átvétele után elsősorban a postás dolgozók szorgalmas munkája révén vált lehetővé, hogy évről-évre kitűnő eredmények szülessenek. Ha közelről megvizsgáljuk, hogy melyek voltak azok a lényeges változások, amelyeket az elmúlt évek során e téren elértünk, akkor azt mondhatjuk, hogy a leglényegesebb változás az volt, amely a terjesztés — előfizetésgyűjtés és árusítás — tekintetében bekövetkezett. A postás kézbesítők előfizetésgyűjtésbe és árusításba való bekapcsolásával közel 8000-rel nőtt a lapterjesztők száma. Ezenkívül minden községben, ha kezdetben lassan is, sikerült az újságárusítást megszervezni. Ma már a kézbesítők havonta 5,5 millió lapot adnak el országosan, legnagyobbrészt a falvakban és a vidéki városokban. Minden faluban ott találják a kézbesítőt mint szervezőt és újságárust.

Jelenleg országosan havonta mintegy 60 millió lapot és folyóiratot terjesztünk az 1951. év első hónapjai 28−29 milliójával szemben.

A távbeszélő fejlődése is gyorsütemű volt. 1945-ben a romok eltakarításával egyidőben már januárban kézi kapcsolású központok segítségével és ideiglenes hálózaton bonyolították le a budapesti forgalmat. A Teréz, a Belváros, az Erzsébet és a Lágymányos automata központokat már 1945 májusában sikerült üzem behelyezni. A Teréz központ egy-egy 5000-es részlegének áthelyezésével 1946-ban a Lipót és a József központ is működésbe lépett. Ezekkel az átmeneti munkákkal a számkapacitás 1947-ben Budapesten 73 000-re emelkedett.

Vidéken újjáépítettük az elpusztult központokat és ezen felül még igen sok helyen gépesítettük a kapcsolást. A fejlődés ütemére jellemző, hogy az alközpontok kapacitása 1962-ben az 1937. évinek több mint ötszörösére növekedett. Az 1945 óta eltelt időszakban a távkábelhálózat fejlődésének mértékét mutatja, hogy a nyomvonalhossz az 1960-as évek elejéig több mint háromszorosára növekedett.

1951-ig valamennyi községben bevezettük a távbeszélőt, majd utána a falutelefon-program keretében a községektől távol levő tanyákat, termelőszövetkezeteket is bekapcsoltuk az országos távközlési hálózatba.

A távíró forgalmát vizsgálva azt látjuk, hogy az 1960-as évek elején feladott táviratok darabszáma már megközelíti a 8 milliót, ami közel négy

szerese az 1937. évi forgalomnak. Ilyen nagyarányú forgalomnövekedést csak korszerű gépeken lehet lebonyolítani. Ezért a budapesti Központi Távíróhivatalban és a vidéki távíróhivataloknál is a második világháború alatt még meglevő Hughes összeköttetéseket teljesen megszüntettük. Felszámoltuk a nehézkes Morse távírórendszert is. Helyettük korszerű távgépíró berendezéseket állítottunk üzembe.

1953-ban az országos telex hálózatot automatizáltuk. A magyar postának ez idő szerint 60 országgal van telex kapcsolata, ebből 32 a tengerentúli viszonylatok száma.

A nemzetközi közhasználatú (postai) távíróhálózat korszerűsítésével kapcsolatban 1960. év végén üzembehelyeztük a gentex központot. A gentex hálózaton keresztül egy sereg európai ország hasonló hálózatával létesítettünk kapcsolatot.

Ma csaknem minden európai országgal tartunk képtávíró összeköttetést üzemben.

Rádióállomásainkat a fasiszták romba döntötték, mégis 1945-ben az első szabad május 1-én a szabadsághegyi távbeszélő központ épületében felszerelt 0,5 kW-os adóval megkezdtük a műsorsugárzást, Ezzel egyidejűleg nagy lendülettel folyt a Pápa mellett megtalált 20 kW-os lakihegyi adó alkatrészeinek összeszerelése. 1945 szeptemberében a 20 kW-os adó megkezdte működését. Ugyanebben a hónapban sikerült a pécsi adót is üzem beállítani.

A hároméves terv folyamán felépült a miskolci és a nyíregyházi középhullámú adó. Az elpusztult lakihegyi 120 kW-os adó pótlására 1948-ban befejeztük a 135 kW-os lakihegyi és az ugyancsak 135 kW-os szolnoki műsorszóró adó építését.

Az első ötéves terv alatt, tehát 1950−54 között több kisebb teljesítményű vidéki műsorszóró adó mellett elkészült az ország harmadik 135 kW-os műsorszóró adója Balatonszabadiban.

1959. július l én Budapesten és ugyanez év augusztusában üzem behelyeztünk két darab 2 kW-teljesítményű URH frekvenciamodulált adót.

A rádiószolgálati águnk műszaki fejlesztésének eredményeként, valamint a lakosság egyre növekvő életszínvonalának következtében hazánkban rohamosan emelkedett és emelkedik ma is a rádióelőfizetők száma. Az 1960-as évek elején az 1947. évi 400 000 rádióelőfizetővel szemben az ország 10 millió lakosából jóval több mint 2 millió rádióelőfizetőt tartunk nyilván.

Legfiatalabb szolgálati águnk a televízió megvalósítására az újjáépítés súlyos gondjai mellett csak 1949-ben gondolhattunk. A Posta Kísérleti Intézet a Posta Rádióműszaki Hivatallal együttműködve elkészített egy 100/50 W-os, filmközvetítésre is alkalmas adóberendezést, amelyen 1954 januárjában megindultak a kísérleti adások. A budapesti Széchenyi-hegyen 1958 februárhóban már egy 30 kW-os nagyadót helyeztünk üzembe. 1959-ben üzembehelyeztük a pécsi és a miskolci adóállomást, az 1960. év elején pedig az ország második nagy adóállomása Szentesen megkezdte működését. Még ugyanebben az évben került üzembe a Kékes tetején egy adóállomás. 1962 őszén kezdte meg adását a dunántúli Kabhegyen egy nagyteljesítményű adó, amelynek révén az ország nyugati részén majdnem mindenütt biztosítható a magyar televízió műsorának vétele. Ezek az adatok természetesen nem véglegesek,

hiszen a televízió állandóan fejlődik és fokozatosan újabb és újabb adóállomások és egyéb modern létesítmények születnek.

1964-ben életre hívták a postáról és a távközlésről szóló 1964. II. törvényt. Az új törvény életre hívására gazdaságszervezési, népgazdasági és jogpolitikai szempontból egyaránt szükség volt.

Hazánkban leraktuk a szocializmus gazdasági alapjait. Az új törvény híven tükrözi a gazdasági alap követelményeit és megfelelően elősegíti a hírközlés fejlődését.

A postáról és a távközlésről szóló törvény a posta részére fenntartott jogokról — kivéve a postadíjak közadó módjára történő behajtását — a régi postatörvényben foglaltakon túlmenően rendelkezik. Meghatározza a kizárólagos tevékenységi körbe tartozó főbb postai feladatokat, köztük a hírlapterjesztést, rendelkezik a postabélyeg és egyéb postai értékcikkek kibocsátásáról és forgalomba hozataláról, amely tevékenységről eddig törvényi rendelkezésünk nem volt. Külön fejezetben rendelkezik a közvetett kézbesítésről, ami a kézbesítés munkáját könnyíti meg. Részletes rendelkezést tartalmaz a posta kárfelelősségéről.

Régi jogszabályaink csak távközlési berendezés elhelyezésénél állapították meg az ingatlantulajdonos tűrési kötelezettségét. Az új postatörvény a postai berendezések (levélszekrény, bélyegárusító automata stb.) elhelyezésére vonatkozó jogot is biztosítja és rendelkezik arról, hogy város-és községrendezésnél, lakótelepek és egyéb létesítmények beruházásánál, felújításánál, a postai és távközlési célra szolgáló épületek elhelyezésénél a postai berendezések felszerelésének lehetőségét is biztosítani kell.

Az új postatörvény a klasszikus távközlési szolgáltatások (távíró, távbeszélő) mellett a rádió és a televízió műsorának sugárzását, a rádió és a televízió zavarelhárító szolgálatot és az államigazgatási hatáskörben végzett frekvenciagazdálkodást is felsorolja. Mindez a tevékenység állami feladat, amelyet kizárólagos joggal a Magyar Posta lát el.

A POSTAI KÜLDEMÉNY ÉS KEZELÉSI JEGYEI

Írta:
MAKKAI LÁSZLÓ

A filatélia, mint neve is mutatja, a postabélyegek gyűjtésével kezdődött, később felébredt az érdeklődés a bélyegzések, ragjegyek iránt, ma már pedig egyre terjed a teljes „futott” postai küldemények gyűjtése is. A filatélia gyűjtési körének ez a kiszélesedése nem pusztán újdonságkeresés, hanem természetszerűen következik abból, hogy a postabélyeg, a bélyegzés, a ragjegy csak részei a postai küldeménynek; pontosabban a küldemény postai kezelésének jegyei. Vannak esetek, mikor a bélyeget leáztatása gyűjtői értékétől megfosztja (pl. felezés, vegyes frankatúra); még több — nem is mindig közismert — esetben a teljes küldeményen (elsőnapi, légiposta borítékok) vagy legalább kivágaton való megőrzése (alkalmi bélyegzések stb.) értékesebbé teszi. Tehát a csak bélyeget gyűjtő filatelista számára sem lehet teljesen közömbös a postai küldemény, még kevésbé azok számára, akik a filatéliát szélesebb, mondhatni komplex értelemben művelik, postai küldeményt magát és nem egyes, leválasztott kezelési jegyeit tekintik a gyűjtés alapegységének.

A fentiekből következik hogy a postai küldeményt a rajta található kezelési jegyek teszik filatéliai gyűjtés tárgyává. Nagy általánosságban a kezelési jegyeknek három fajtáját különböztetjük meg. Az első kettő, a bérmentesítés (közkeletű idegen szóval frankatúra) és a keltezés (többnyire hely- és keletbélyegzővel) minden postai küldemény tartozéka, míg a harmadik, a különleges kezelési jelzés éppen arra szolgál, hogy a küldeménynek az egyszerűtől eltérő, különleges továbbítási, szakkezelési módozatait (pl. ajánlott, sürgős, csomag, utalvány stb.) jelezze. Ebbe a harmadik kategóriába tartoznak a különböző postai belkezelési jelzések is.

A kezelési jegyek lényegileg figyelmeztető s egyben ellenőrző jelzések, amelyek egyrészt figyelmeztetik a postai kezelőszemélyzetet a küldemény továbbítási módozatainak betartására, másrészt mind a közönség, mind a posta számára lehetővé teszik a szállítási feltételek és utasítások betartásának ellenőrzését. Végső fokon a postai értékcikk is kezelési jegy, hiszen a viteldíj pénzben való lerovását igazolja. Az ellenőrzést szolgáló postai kezelési jegyek bizonyos esetekben okmányjelleget is ölthetnek, amennyiben az illető postai küldemény továbbításának idejét vagy módját igazolhatják. Ezt az teszi lehetővé, hogy a posta kezdettől fogva, s idővel egyre szigorúbb szankciókhoz kötve szabályozta a kezelési jegyek használatát, ami egyben biztosítja a filatéliai gyűjtés alapvető feltételét, az önkényességet, véletlenszerűséget kizáró szabályosságot.

A postai kezelési jelzéseknek éppúgy van történeti fejlődése, mint magának a postának. A filatelista számára ennek a fejlődésnek a fokozatai adják meg azt a rendszert, amelybe gyűjtési anyagát logikusan beoszthatja. A postai kezelési jegyeken a posta fejlődése, abban pedig az illető ország egész gazda-

sági, társadalmi, politikai fejlődése tükröződik, s ez filatelista szempontból a postai kezelési jegyek alkalmazásának technikájában nyilatkozik meg. Mint a technika általános fejlődésében, úgy a postai kezelési jegyekében is a kézimunkától a gépi munka felé vezet az út. A cél a postai kezelés minél gyorsabbá, egyszerűbbé és ellenőrizhetőbbé tótele, azaz mechanizálása, az emberi önkény és az emberi fizikai munka minél nagyobb mérvű kikapcsolásával. Mindaz a változás, ami a postai kezelési jelzésekben az idők folyamán megmutatkozik, végső fokon erre a mechanizálási törekvésre vezethető vissza, de — akárcsak a technika egyéb területein — a fejlődés nem egyenes vonalú és egyenletes ütemű, hanem gyakran kerülőutakra, nemegyszer zsákutcákba téved, néha sokáig vesztegel a szükségletnek egyre kevésbé megfelelő, elavult eljárásoknál, máskor túl korai, az adott feltételek közt nem rendszeresíthető megoldásokkal kísérletezik, melyek azonban a távoli jövő képét vetítik előre. Nemcsak technikai, hanem társadalmi feltételek is befolyásolják a fejlődést, amire talán legjobb példa maga a postabélyeg, amely keletkezése idején jelentősen megkönnyítette a postai kezelést, ma már azonban a gépi bérmentesítéshez képest elavult módszer.

Minden történeti fejlődésben az újnak a régivel folytatott küzdelme zajlik le, így van ez a postai kezelési jegyek történetében is. Az új technika kezdetben tökéletlen, a régivel szembeni előnyei még nem nyilvánvalóak, ezért nehezen érvényesül. Csak fokozatosan tudja kiszorítani a régit, amelynek ereje a kialakult rutinban áll s ezáltal szívósan tudja védelmezni létét, sőt az újjal való versenyében még fejlődni,, tökéletesedni is képes, mindaddig, amíg az újnak a fölénye végképpen ki nem derül. Ez az oka annak, hogy minden technikában, a postai kezelési jegyek technikájában is az új együttél és verseng a régivel.

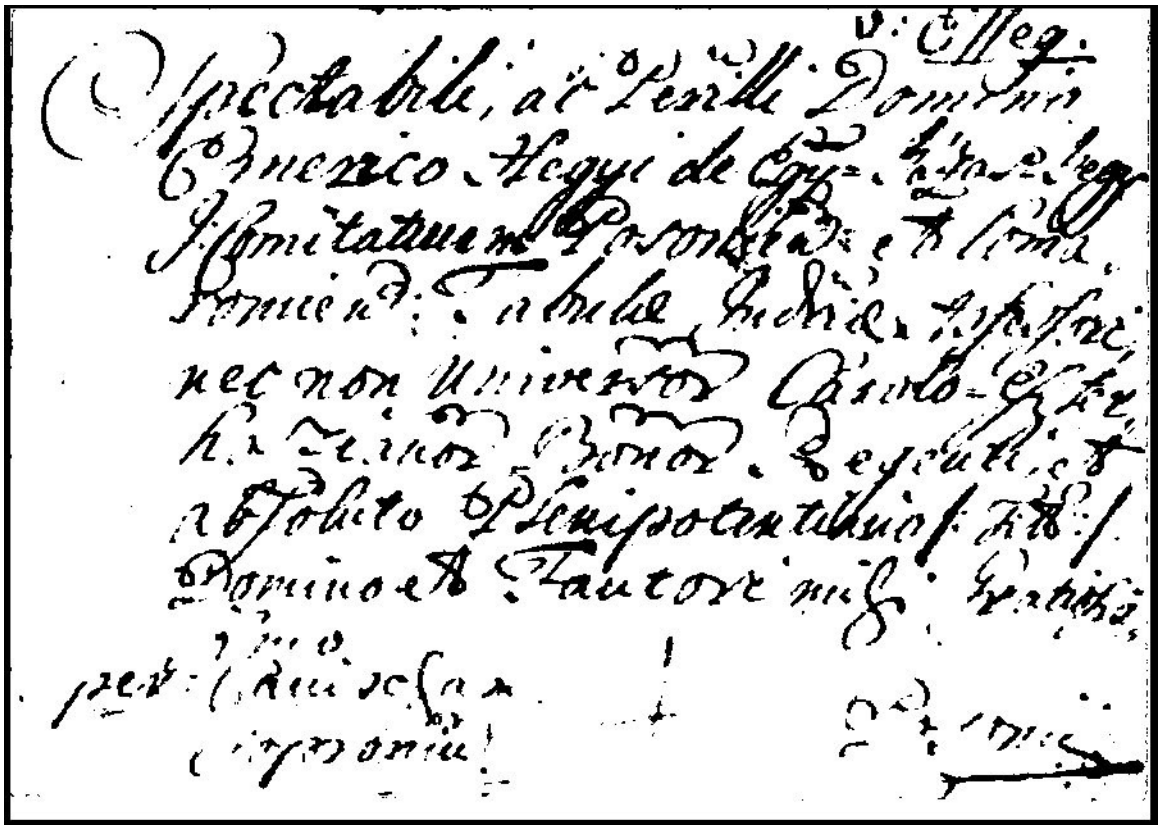
A postai kezelési jegyek alkalmazásának legrégibb technikája a kézírásos feljegyzés, a bérmentesítésnek és egyéb kezelési momentumoknak (hely, keltezés, ajánlás stb.) kézírásos rávezetése a postai küldeményre. Ezt követi a kézi bélyegzés: összerakott vagy vésett jelekből álló, festékezett bélyegzőnek a postai küldeményre való ráütése. A gépi technika felé az első előrelépést a nyomda felhasználása jelenti. Nyomdai úton előállított kezelési jegyeknek ragjegyként való felragasztása (ilyen a postabélyeg is) vagy a kezelési jegyeknek magára a postai küldeményre való rányomtatása (értékjeggyel ellátott boríték, levelezőlap, űrlap, általában ún. Ganzsache) jelentősen megkönnyíti mind a kezelést, mind az ellenőrzést, de még nem küszöböli ki teljesen a kézi munkát. Ez csak a postai kezelési gépek bevezetésével történik meg, amelyek többé-kevésbé automatikusan végzik a kezelést, ez idő szerint gépi bélyegzéssel, bár a jövőben egyéb, fejlettebb (pl. fotomechanika) eljárások is kialakulhatnak.

A kézírás, a kézi bélyegzés, az előnyomás (ragjegy vagy rányomás formájában) és a gépi bélyegzés a postai kezelési technika eddigi fejlődési szakaszai. Minden újabb technika megjelenése új korszakot nyit meg a postai kezelési jegyek történetében, s egyben a filatélia számára is, ami azonban nem jelenti azt, hogy egy-egy korszakot kizárólag egy bizonyos technika jellemez. Mint mondottuk, a harc állandóan folyik a régi és az új között, s ezért az egyes korszakok jellegzetességét az adja meg, hogy melyik kezelési technika kerül túlsúlyba. A fenti szempontok alapján kíséreljük meg a magyarországi posta kezelési jegyeinek történetét felvázolni.

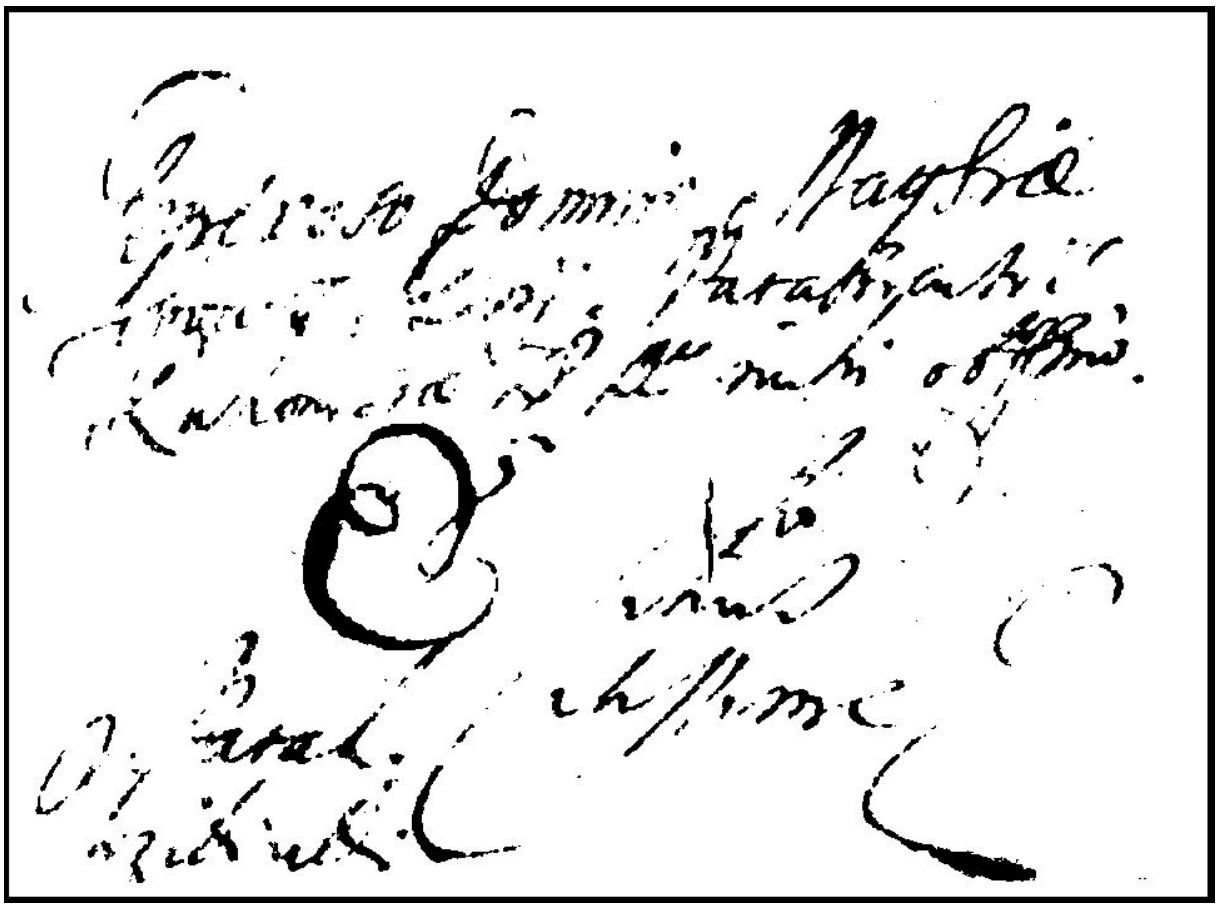
1. A KÉZÍRÁSOS TECHNIKA KORSZAKA (1752-IG)

A gazdasági—társadalmi fejlődésben előttünk járó országokban a kézírásos jelzésekről a kézi bélyegzésre való áttérés már korán, a XVII. században megkezdődött. (1661. május 15-én az angliai Yarmouth postamestere használt először keletbélyegzőt, Franciaországban 1611-től, Hollandiában 1667-től kezdve bevezették a bérmentesítő bélyegzést, helybélyegzőt pedig elsőként 1695-ben Franciaországban alkalmaztak). A Habsburg-monarchiában, amelynek 1918-ig Magyarország is része volt, csak a XVIII. század közepén, a tőkés gazdálkodás előretörésével élénkült meg annyira a postai forgalom, hogy a kezelés fejlettebb technikájának bevezetése szükségletként jelentkezhetett. Addig a postai kezelési jelzéseket kizárólag kézírással vezették rá a postai küldeményekre, 8 még ez is csak későn vált rendszeressé. Legkorábban a bérmentesítés jelzése terjedt el.

Magyaroszági példákat erre az 1740-es évekből ismerünk. (1. ábra) Feladási vagy érkezési helynek, keltezésnek, különleges kezelési utasításnak jelölésével az 1750-es évekig ritkán találkozunk. Ilyen a külön futárral küldött, sürgős leveleken az Est (=Estafette) jelzés (2. ábra).



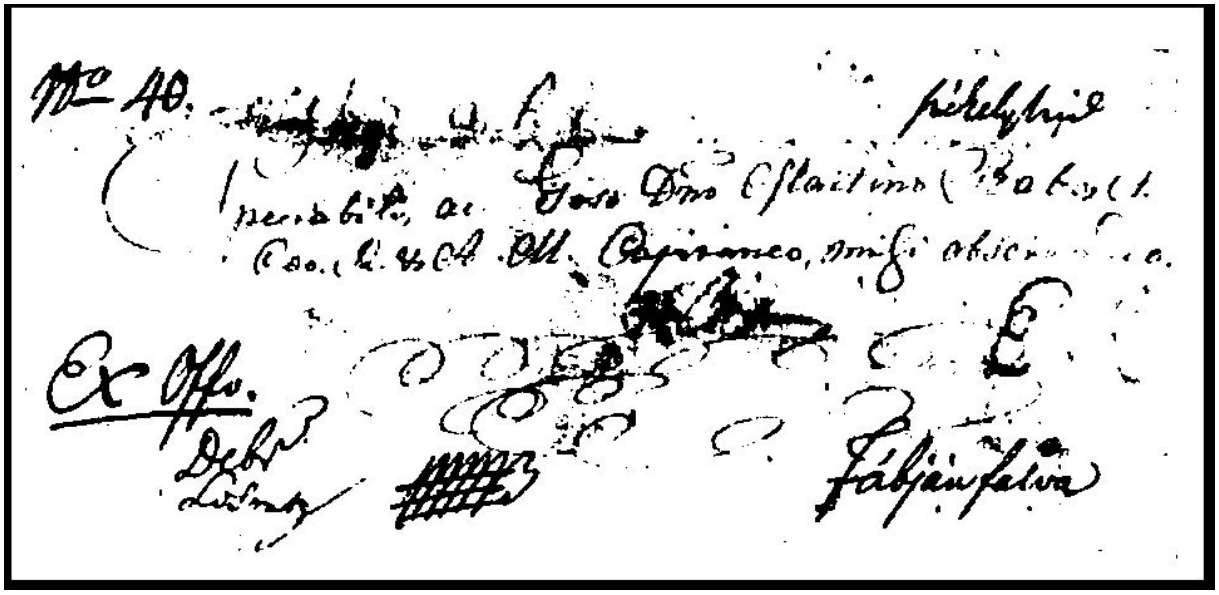
1. Kézírásos bérmentesítés a XVIII. század közepéről



2. Külön futárral (stafétával) küldött sürgős levél 1729-ből.
Kézírásos jelzések: Est(afette), Cito, citius, citissime

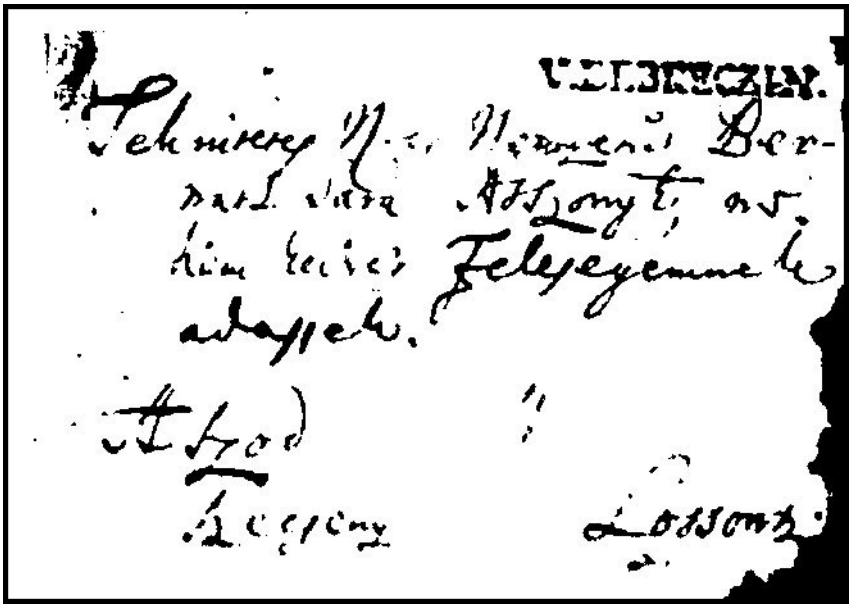
2. A KÉZI BÉLYEGZÉS HŐSKORA (1752-1817)

A kézi bélyegzés megjelenése nálunk időben egybeesik a postai forgalomnak Mária Terézia által történt központi állami szabályozásával (l. a postatörténeti fejezetben). A postai kezelési jelzések kötelező használatát azonban (tudtunkkal) csak 1788-ban rendelték el először (a feladási hely és a fizetett összeg feljegyzése a küldeményre), kötelező érvényt pedig csak 1817-től kezdve szereztek a rendelkezésnek, addig a kezelési jegynek a küldeményre való rávezetése a postamesterek belátásától függött. 1750 után a bérmentesítés megtörténtét rendszeresen, a feladás helyét többnyire, az érkezés keltezését pedig egyre gyakrabban jelezték a küldeményen, az előbbit a XVILT. században mindig kézzel (grafit irónnal, tintával vagy vörös krétával), az utóbbi kettőt részben kézírással, részben bélyegzővel. A különleges jelzések közül ezidőben keletkezett az ajánlásnak Recommandirt (azaz ajánlott), ER (Erga Recepisse, azaz „vevény ellenében"), vagy NB (Nota Bene, azaz „jól jegyezd meg", hogy ti. rovatolt küldeményről van szó) jelzése a rovatolási számmal együtt (3. ábra); a XVIII. században valamennyit kézírással vezették a küldeményre.
Kézi bélyegzőt először a feladási hely jelölésére, valamivel később pedig az érkezési keltezés feltüntetésére használtak. Magyarországon a *feladási hely-*



3. Ajánlott levél 1815-ből. Kézírásos jelzések: E(rga) R(ecepisse) és N(ota) B(ene)

bélyegző bevezetése gyorsan követte az 1751 végén történt bécsi kezdeményezést. *Az első — eddig ismert — magyarországi feladási helybélyegzést egy 1752. április 13-án kélt, Debrecenben feladott levélen találjuk* (4. ábra). A debreceni példát még az év nyarán Tokaj, a következő év elején pedig Nagyszombat postamestere követte. 1780-ig azonban mindössze 15 magyarországi postahivatal használt feladási helybélyegzőt, ezekhez 1817-ig további 37 járult. Egyes postamesterek (eddigi ismereteink szerint a XVIII. században hárman) a postaállomás hivatali viaszpecsétnyomóját használták festékezve küldeményeknek helybélyegzéssel való ellátására is, ami természetesen negatív lenyomatot eredményezett: a pecsétfej rajza fehéren jelentkezik a fekete alapon. Küldemények bélyegzésére később, 1817 után készültek negatív bélyegzők,



4. Az első eddig ismert magyarországi postabélyegzés: V(on) DEBRECZIN (1752. április 13.)

ezektől a hivatali bélyegzők abban különböznek, hogy az előírásnak megfelelően a postahivatal neve (s néha a PA=Postamt megjelölés) felett a kétfejű sasos címert, alatta pedig postakürt rajzát mutatják, míg a küldeményekre alkalmazott helybélyegzőkön címer nincs.

1790 után II. József abszolutisztikus rendszerének bukásával a posta központi ellenőrzése is meglazult, s 1817-ig még olyan postahivatalok is elhagyták a helybélyegző használatát, amelyek azelőtt bevezették.

A levél hátlapjára alkalmazott érkezési keletbélyegzőt (a postahivatal nevének feltüntetése nélkül) *először Sopronban,1758-ban találunk* (5. ábra),



5. Az első ismert érkezési keletbélyegző, Sopron, 1758

1817-ig további 6 postahivatal követte ezt a gyakorlatot. A feladási kelet jelölése csak egészen kivételesen fordul elő, 1817-ig egyedül Budán (1787-ben) és Kőszegen (1788-ban) nyomtak hozzá a feladási helybélyegzőhöz külön keletbélyegzőt.

A korai hely- és keletbélyegzőket részben különálló fémbetűkből rakták össze (ld. 434. old. 2. ábra), részben fa vagy fém bélyegzőfejbe vésték bele (ld. 434. old. 8. ábra). A hely- és keletbélyegzőnek egyetlen bélyegzőfejen való egyesítésére 1817 előtt (a később tárgyalandó, kétséges keltezésű 1806-os nagymihályi érkezési bélyegzőt kivéve) nem ismerünk példát, aminek okát nemcsak abban kell keresnünk, hogy ilyen bélyegzőre az akkori kezelési gyakorlatban nem volt feltétlen szükség (az idézett budai és kőszegi példák egyetlen ismert előfordulásukkal is ezt bizonyítják), hanem technikai körülményekben is. Egyesített hely- és keletbélyegzőt tartós használatra csak betétrendszerrel lehet készíteni, azaz úgy, hogy a naponta, ill. havonta vagy évente cserélendő keltezési elemek számára a bélyegző fején vájatot vágnak s ebbe illesztik bele kiékeléssel a cserélhető számokat és betűket. Ezt az eljárást az 1820-as évekig nálunk nem ismerték, vagy legalábbis nem alkalmazták. Eredeti bélyegzőt ugyan ebből a korszakból nem ismerünk, de a bélyegzésekből majdnem teljes biztonsággal megállapítható, hogy a cserélendő szám- és betűjeleket nem betétként, hanem sínek közé illesztették bele a bélyegzőfejbe, amit a betűk, ill. számok gyakori jobbra-balra való elmozdulása bizonyít. Az ilyen (a mai gyermekjáték-nyomdákhoz hasonló rendszerű) összerakott bélyegzőknek a betű- és számjelek gyakori elmozdulása vagy kihullása, valamint a bélyegzés egyenetlensége miatt nehézkes volt a kezelése, s használatuk nem jelentett olyan nagy előnyt a kézírással szemben, hogy a beszerzésükkel járó költséget és a beállításukhoz szükséges vesződséget megérte volna a posta akkori viszonylag kis forgalma mellett. A bélyegző-technika fejletlensége, a postai forgalom korlátozottsága és a központi szervezés hiányossága együttesen hatottak oda, hogy 1817-ig a postai kezelési jegyek technikája túlnyomóan még a kézírás maradt, s a bélyegzés nehezen terjedt.

Az 1752 és 1817 közötti korszakot tehát a *kézírásos postai kezelési jegyek*

túltengése s egyben a kezelési jelzések kialakulatlansága, alkalmazásuk önkényessége jellemzi. A *kézi bélyegzés még viszonylag ritka*, használata csak a feladási hely, ritkábban az *érkezési keltezés* és egészen kivételesen a *feladási keltezés* jelölésére korlátozódik, technikája az összerakott és *egybevésett bélyegzőfejek* kezdetleges fokán vesztegel.

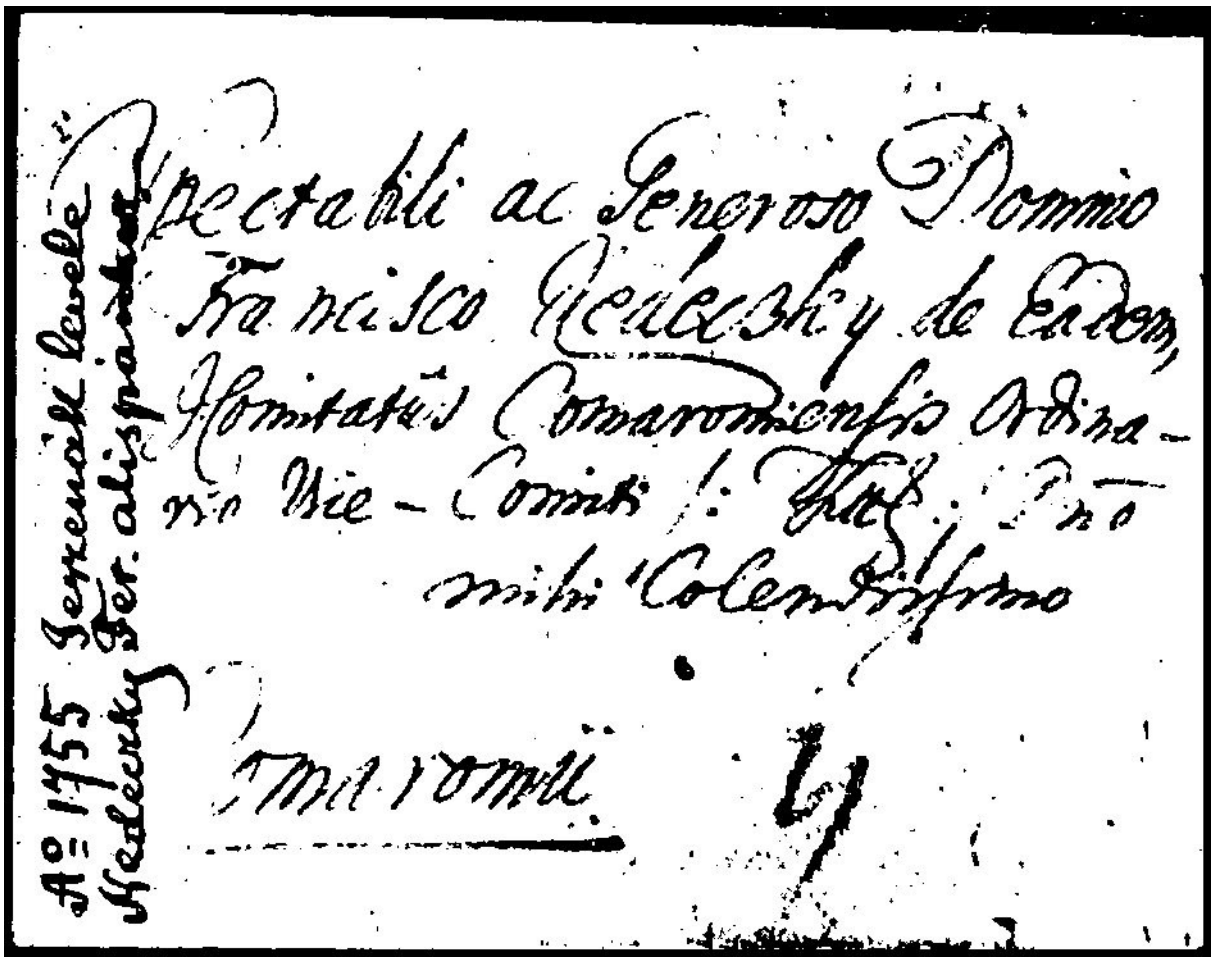
A postai küldemények változatossága sem nagy ebben a korszakban. Leggyakoribb az egyszerű levél, melynek formája még a XIV. században kialakult típushoz alkalmazkodik. A XIV. századig ugyanis kívül nem címezték a levelet, hanem a címzés, sőt az aláírás is a megszólításba volt belefoglalva, mint pl. a legrégebbi (1091-ből) ránk maradt, magyar ember által írt levélben: „Oderisiusnak, Szent Benedek rendje jámbor apátjának s az egész rábízott gyülekezetnek László, a magyarok és a Szerémség Isten kegyelméből való királya szolgálatát és szeretetét jelenti a mi urunkban, Jézus Krisztusban." (A levél eredeti nyelve latin.) A levélnek az a formája, mely címzést csak kívül ad, belül a címzett megszólításával kezdődik és a levélíró névaláírásával végződik, nálunk a XIV. században tűnik fel és a következő századokban vált általánossá. Az ilyen levélnek a külső címzése mellé kerülnek a postai kezelési jelek. A levél külső címzését vagy az összehajtogatott levél külső oldalára írják, vagy a levelet külön borítékba teszik s azt címezik meg. A XVIII. században összehajtogatott és borítékolt levelek egyaránt előfordulnak. A hajtogatott levél összeilleszkedő végződéseit fogta össze a hátoldalon a viasz zárópecsét (később ráragasztott papiros levélzáró jegy), a levélborítékon hátul a lezáró szelvény csúcsára ütötték a viaszpecsétet vagy ragasztották a levélzáró jegyet.

A címzés a címzett nevén, rangján, lakhelyén kívül többnyire a közbeeső postaállomások felsorolását, útirányt is tartalmazta. A különleges kezelési utasítást (pl. recommandirt, erga recepisse stb.) többnyire a feladó maga is ráírta a levélre, de a posta ettől függetlenül a maga szokásos kezelési jelzését is alkalmazta. 1788-ban elrendelték, hogy a feladó tüntesse fel a feladási helyet is a levélen; ha ezt elmulasztaná, a postamester köteles a hiányt pótolni. Ez rendszeresen meg is történt, mint azt a feladótól különböző kézírással feljegyzett feladási helymegjelölések mutatják. Valószínűleg már korábban, 1750 körül kiadtak ilyen értelmű utasítást, mert az első helybélyegzőkkel egyidőben feltűnnek a leveleken a bélyegzőt még nem használó postaállomásoknak a postamesterek által kézzel (többnyire a bérmentesítéshez is használt vörös krétával) rávezetett helymegjelölései (6. ábra). Ennek a jelenleg nem ismeretes, de feltételezhető rendelkezésnek tettek eleget a helybélyegző bevezetésével a nagyobb forgalmú postaállomások.

A közönséges levél mellett a korszak már néhány rovatolt küldeményfajtát is ismert. Ilyen volt elsősorban az ajánlott levél, melynek Recommandirt,* E(rga) R(eccpisse) és N(ota) B(ene) jelzéseit már említettük. Erre, valamint az express-levél ősére, a „staféta", azaz külön futár által (igen magas külön díjszabás ellenében) továbbított sürgős küldeményre a kezelési jelzéseket (pl. az Est [afette] jelzést) kézzel írták.

Külön szervezet, a kocsiposta (lásd postatörténeti fejezet) foglalkozott a pénzeslevelek és csomagok továbbításával. Mivel a levél- és kocsipostát ugyan-

* Később is így, a helyes „recommandiert" helyett.

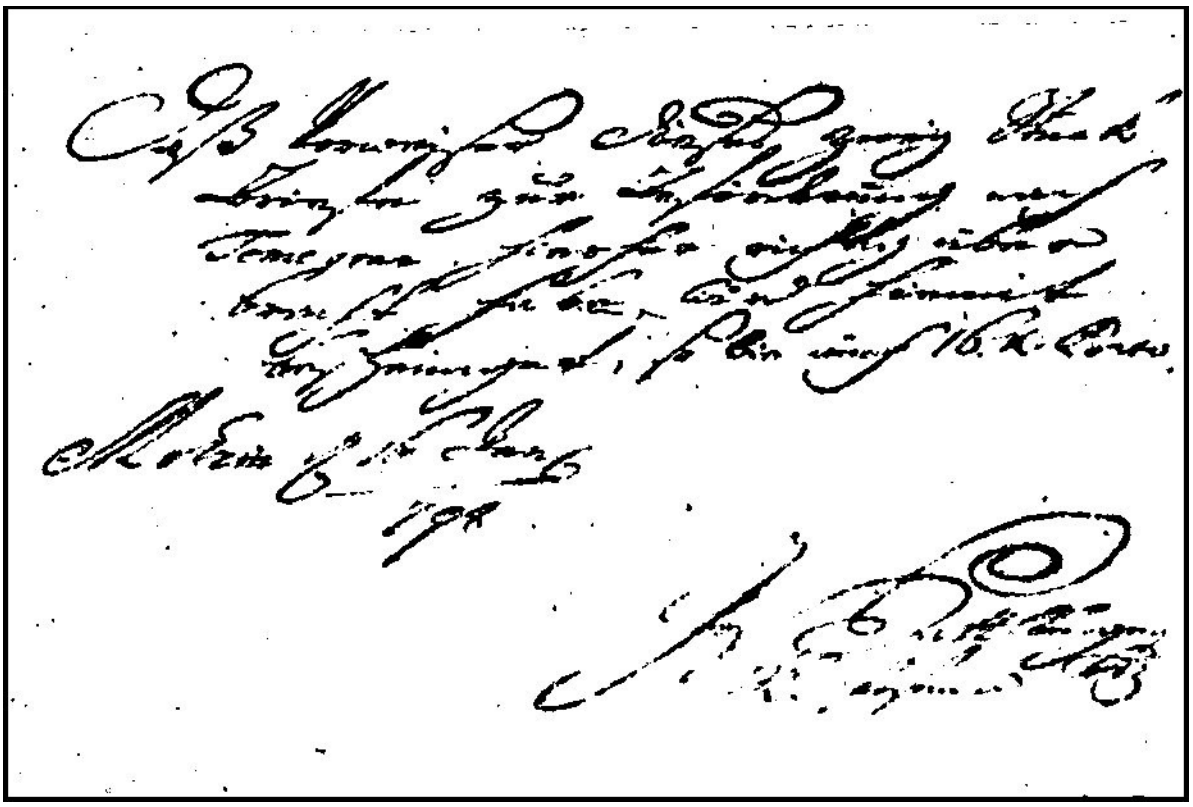


6. Kézírásos feladási helymegjelölés a helybélyegző bevezetése előtti időből: V (on) Ofen (1755)

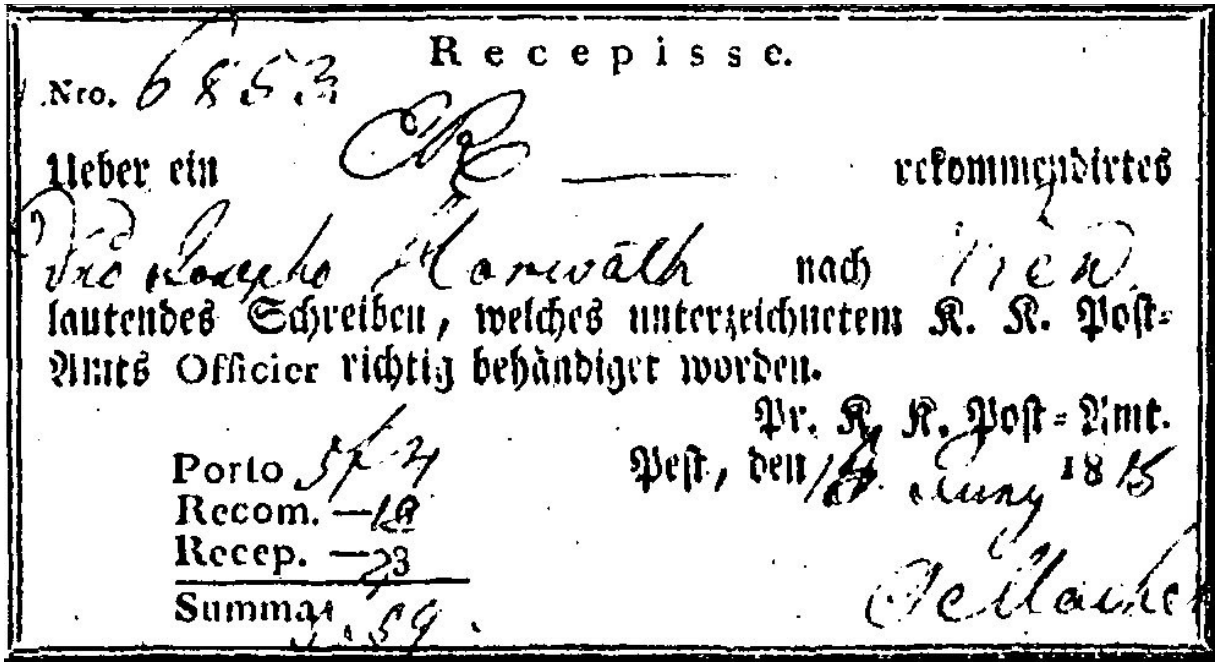
az a postamester irányította, a küldemények kezelése is azonos elvek alapján történt, a különleges kezelés jelzéseit kézírással vezették rá a pénzeslevelekre, ill. a csomagok kísérőleveleire.

A rovatolt küldeményekről a feladó kívánságára külön díj ellenében vevényt és tértivevényt adott a postamester. A vevényeket kezdetben kézzel írták (7. ábra), ismerünk levonással sokszorosított vevényeket is, de a XVIII. század végére már általánossá vált a nyomtatott vevény-űrlap, melyet kézírással töltöttek ki. Ez a gépi technika első alkalmazása a postai küldemények kezelésében; persze csak kezdetleges alkalmazása, hiszen (a postaállomás nevétől és a szakkezelés módjának megjelölésétől eltekintve) a kezelési jelzéseket továbbra is kézírással kellett megadni. A levélposta külön ajánlási és staféta vevényeket (8-9. ábra), a kocsiposta viszont pénzeslevélhez és csomaghoz, egyaránt ugyanolyan vevényformulát (10. ábra) használt.

A bélyegzőnek sokoldalú, messze a jövőbe mutató alkalmazását találjuk ebben a korszakbani a postai kezelésnek egy periferikus területén, a tulajdonképpen nem is postai célt szolgáló hírlapilleték lerovásánál. 1789-től kezdve a postán szállított hírlapok pénzügyi illetékének (és nem viteldíjának!) lerovását a hírlapok példányain tetszetős rajzú bélyegzésekkel (szignettákkal) jelez-



7. Ajánlott levél kézírásos feladási vevénye 1798-ból


Recepisse.

Nro. 6853

Ueber ein [illegible] rekommendirtes

[illegible] Kamerath nach Pest

lautendes Schreiben, welches unterzeichnetem K. K. Post-Amts Officier richtig behändiget worden.

Pr. K. K. Post-Amt.

Porto 5 x 7

Recom. —12

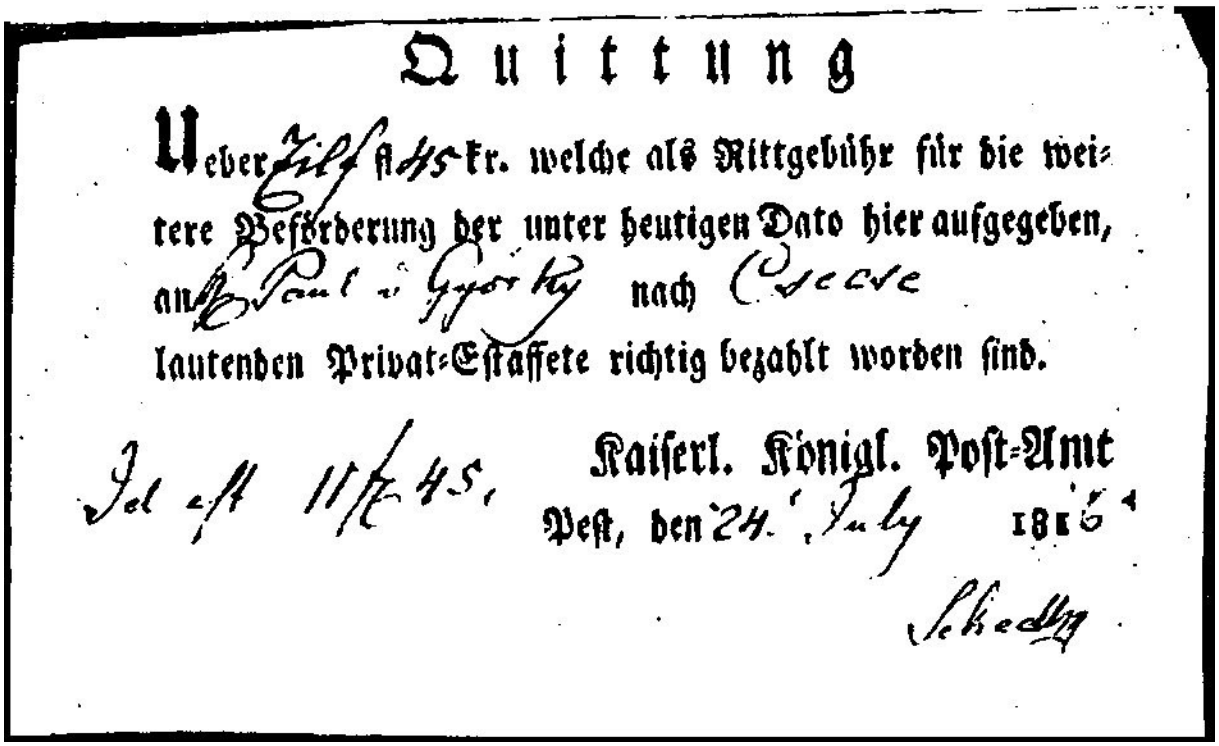
Recep. —23

Summa 1.59

Pest, den 18. May 1815

[illegible]

8. Ajánlott levél előnyomott feladási vevénye 1815-ből



Quittung

Ueber Zehn fl 45 kr. welche als Rittgebühr für die weitere Beförderung der unter heutigen Dato hier aufgegeben, an Paul v. Gyorky nach Ofenn lautenden Privat-Estaffete richtig bezahlt worden sind.

Kaiserl. Königl. Post-Amt

Pest, den 24. July 1816

Schedly

9. Staféta-küldemény előnyomott feladási vevénye 1816-ból



Recepisse

Ueber einen Brief mit 50 — in Einlösungs-Scheinen

— fl — kr. zur Beförderung nach Wien

an —

heute richtig hier aufgegeben worden ist.

Für Inland 3 / Ausland 6 Monath gültig.

Pr. kais. königl. Postwagens-Expedition.

Ofen den 1 July 819.

Dafür ist bezahlt worden:

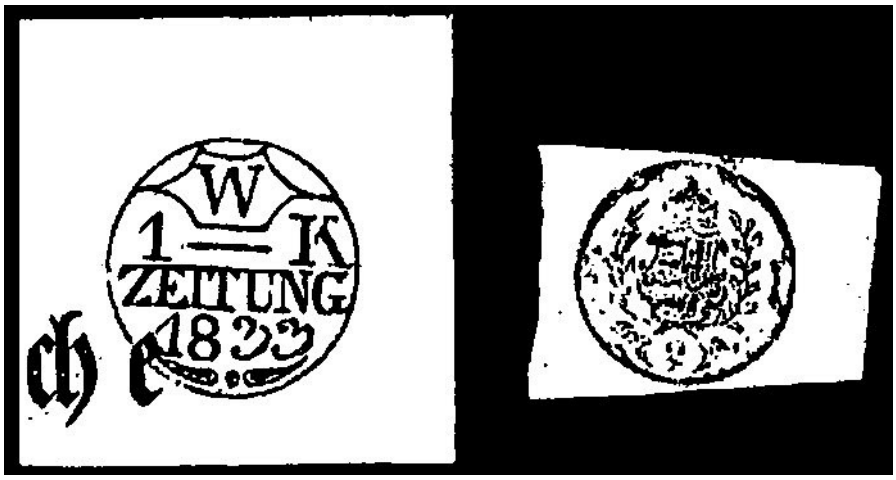
An Franco — 2 fl. 42 kr.

„ Recepisse Gebühr — 4 —

Zusammen 2.46

10. Kocsiposta-küldemény előnyomott feladási vevénye 1819-ből

ték (11. ábra), melyeknek szövege a „Zeitung” szó mellett helynevet, évszámot és pénzösszeg megjelölést tartalmazott, tehát egyesítette magában mindazokat a kezelési jegyeket (bérmentesítés, hely- és keletjelzés, különleges kezelési jelzés), amelyek a gépi bélyegzés bevezetéséig a postai kezelésben sohasem egyesülhettek egyetlen kezelési mozzanatban. íme egy esete a technikai fejlődés előreszaladásának, amely az általános technikai feltételek hiánya miatt elszigetelt jelenség marad, s csak jóval később, fejlettebb formában terjedhet el. A postai kezelésben ugyanis a keltezés és a bérmentesítési összeg változó

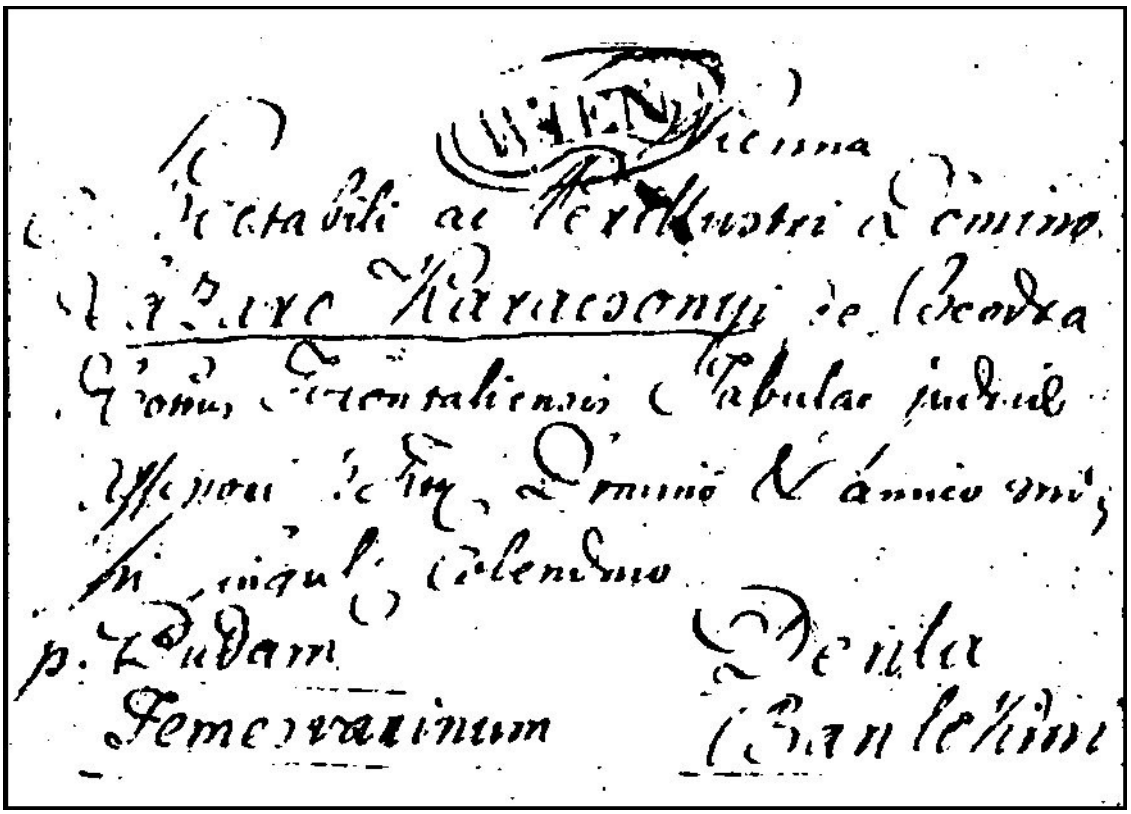


11. Hírlapilleték lerovására szolgáló bélyegzések

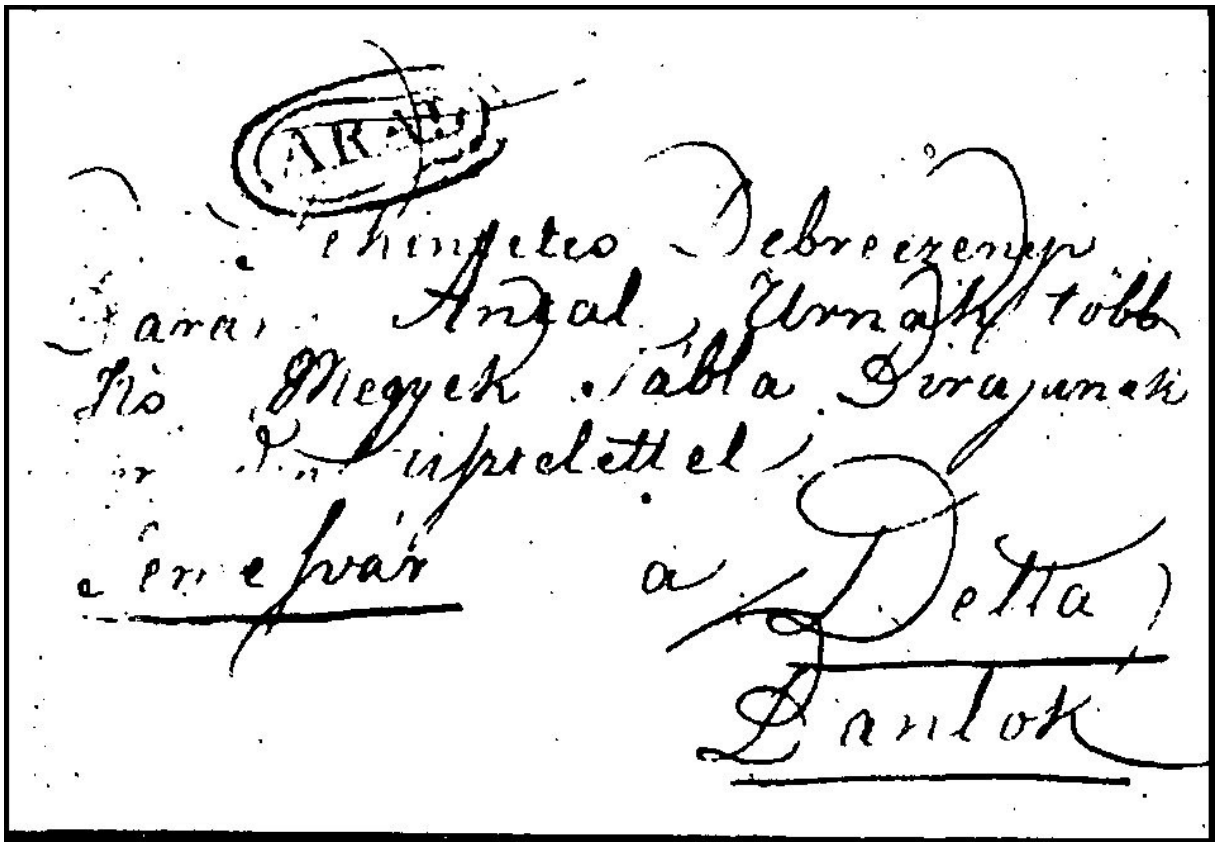
lévén, egybevésett bérmentesítő-hely-keltezés-szakkezelési bélyegzővel (mint a havi és napi keltezést nem igénylő, mindig azonos összegű hírlapilleték lerovásnál) semmire sem mehettek, a betétrendszer pedig, amely e problémákat legalábbis részben megoldhatta volna, még nem alakult ki. Ezzel a kérdéssel, amely csak az automatikus gépi bélyegzéssel nyert megnyugtató megoldást, a továbbiakban, mint a postai kezelés mechanizálásának központi problémájával, még gyakran fogunk találkozni.

3. A KÉZI BÉLYEGZÉS ARANYKORA (1817- 1860)

A kézi bélyegzés általánossá válása 1817 után következett be a postai kezelésben. Ennek oka a postai kezelés központi irányításának és ellenőrzésének megszigorítása, s ezen belül a postamesterekhez intézett, feladási helybélyegző készíttetését ajánló felhívás volt. Indokolttá ezt a bérmentesítésnek ekkor bevezetett komplikált 7 zónás tarifája (l. a bérmentesítési fejezetet) tette, mivel a viteldíj összegének ellenőrzéséhez feltétlenül tudni kellett a feladás helyét. Kötelezővé ugyan a helybélyegző használata még ekkor sem vált, következésképpen a bélyegzés formáját sem írták elő, mindenesetre azonban a rendelethez mintaként mellékelték az akkor készült bécsi bélyegző lenyomatát, amelyet több magyarországi postahivatal valóban utánzott is (12-13. ábra). Egyébiránt a postamesterek saját ízlésük szerint, helyi vésnökökkel készíttették bélyegzőiket, a legkülönbözőbb formákban és díszíté-



12. Bécs postabélyegzője 1817-ből



13. Arad bécsi mintára készült postabélyegzője 1818-ból

sekkel. A korszak legtipikusabb bélyegzőformája az ellipszis, de előfordulnak a megelőző korszakból átörökölt egyszerű sorbélyegzők mellett különleges alakú, továbbá negatív bélyegzők is (lásd a hely- és keletbélyegzésekről szóló részben). Ha nem is minden postahivatal, de a többség elkészíttette feladási helybélyegzőjét, s ezzel a kézírásos helymegjelölés kivételes, elavult jelenséggé vált. A postabélyeg forgalomba hozatalát megért 558 postahivatal közül mindössze 52-nek nem volt 1850-ben feladási helybélyegzője, ezek mind az akkori országnak gazdaságilag fejletlenebb déli és keleti részein feküdtek. Hogy a bélyegző használata mennyire presztízskérdésévé vált minden magára valamit adó postamesternek, azt mutatja egyes kisebb postahelyek postamestereinek az a törekvése, hogy kézírásos helymegjelöléseiket lehetőleg az akkor divatos bélyegzőformára rajzolják (14. ábra).



14. Bélyegzőket utánzó kézzel rajzolt feladási helymegjelölések a XIX. század első feléből

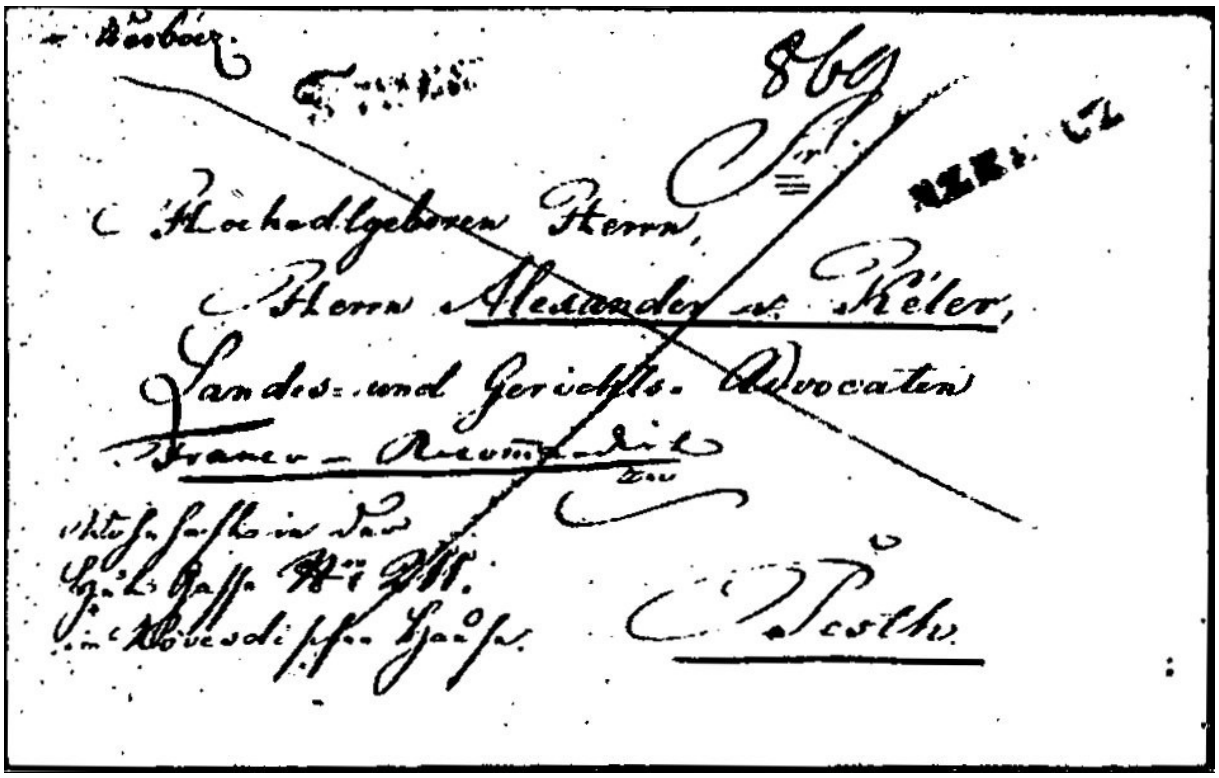
A bélyegző használatának elterjedésével együtt járt alkalmazásának egyre többféle kezelési jelzésre való kiterjesztése.

A bérmentesítés összegét ugyan ezután is kézírással vezették rá a levélre, a nagyobb postahivatalok azonban (elsőnek Nagykanizsa 1820-ban) FRANCO (=bérmentve) felirattal ellátott feladási helybélyegzőket vagy a helybélyegző mellé ütött külön FRANCO- bélyegzőket is készíttettek (15-16. ábra) annak jelzésére, hogy a címzettnek már semmit sem kell fizetnie, mert a viteldíjat a feladó teljesen kiegyenlítette. A postabélyeg bevezetése után, mint látni fogjuk, éppen fordítva, a portó jelzésére készítettek bélyegzőt, majd adtak ki speciális bélyeget. Ennek előfutárja Lippa 1837 körül készült PORTÓ feliratú helybélyegzője (17. ábra).



15. Az első magyarországi FRANCO bélyegző (Nagykanizsa, 1820)

Az eddig különálló hely- és keletbélyegzők helyét egyesített hely-keletbélyegzők foglalták el. Mivel a keletbélyegzést a megelőző korszakban csak az érkezés keltezésére használták, érthető, hogy az *első egyesített hely-keletbélyegzők érkezési bélyegzők* voltak. Térfi művében



16. FRANCO jelzőbélyegző (Szenicz, 1840)

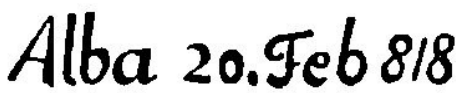
Nagymihály kétsoros, helynevet és év-hó-nap keltezést tartalmazó összerakott bélyegzője szerepel elsőként 1806-os keltezéssel (18. ábra), a jelenleg kinyomozható darabok azonban mind sokkal későbbi, mindenesetre 1820 utáni keltezésűek, ami gyanússá teszi, hogy ez a viszonylag kis jelentőségű postahivatal valóban ennyire megelőzte volna a nagyobbakat ezzel a fontos kezdeményezéssel. Mint az más esetben is előfordult, talán Térfi helytelen évszám-olvasatával állunk szemben. Amíg erre a kérdésre világosság nem derül, addig *kétségkívül első egyesített helykeletbélyegzőnek Székesfehérvár 1818-ból ismert érkezési bélyegzőjét kell tekintenünk* (19. ábra). Külön érkezési bélyegzőt egyébként kevés postahivatal használt, az 1817 után is helynév nélküli keletbélyegzőt alkalmazó néhány postahelyen kívül csak Székesfehérvár, Buda, Pest, Debrecen, Komárom és Nagymihály



17. Az egyetlen magyarországi PORTÓ bélyegző 1850. előtt



18. Nagymihály 1806. évi érkezési hely- és keletbélyegzője, Térfi rajza szerint



19. Az első magyarországi egyesített hely- és keletbélyegző (Székesfehérvár, 1818)

rendelkezett érkezési hely-kelet bélyegzővel, Pest kivételével csupa összerakott (s éppen emiatt gyakran változó) sorbélyegzővel. Az első betétes érkezési hely-kelet bélyegzőt 1829-ben találjuk Pesten (20. ábra), ezidőben azonban már feladási hely-kelet bélyegzők is voltak használatban. A legkorábbit 1822-ből



20. Az első magyarországi betétes érkezési helykeletbélyegző (Pest, 1829)

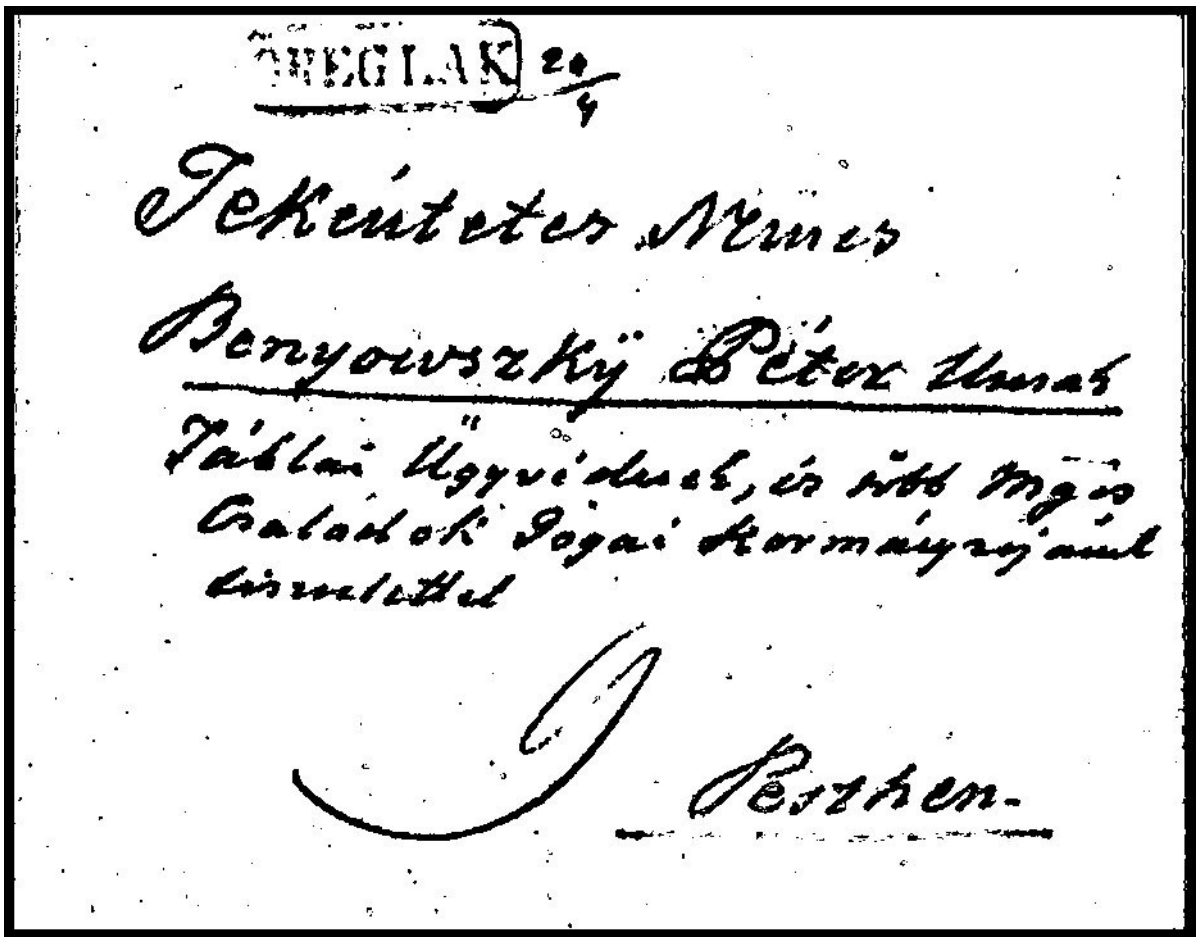


21. Az első év-hó-nap keltezésű magyarországi sorbélyegző (Brassó, 1822)



22. Az első magyarországi betétes feladási helykeletbélyegző (Pest, 1824)

ismerjük Brassóból, ez még összerakott év-hó-nap keltezésű sorbélyegző (21. ábra). Betétes hely-kelet bélyegző (egyben az első bizonyosan betétrendszerűnek tekinthető postai bélyegző Magyarországon) 1824-től kezdve került használatba Pesten, évszám nélkül, csak napi és havi keltezéssel (22. ábra). Eleinte csak a



23. Kézírásos keltezés egyszerű helybélyegzés mellett

nagyobb postahivatalok, 1838 után — a feladási keltezés kötelező feltüntetésének elrendelésével egyidőben — majdnem minden új bélyegzőt beszerző postahivatal betétrendszerű egyesített (napi és havi keltezésű) hely-kelet bélyegzőt kapott, többnyire egységes alakú, keret nélküli kétsoros, majd 1846 után kettős köralakú nap-hó keltezésű bélyegzőt (ld. 439. old. 60. és 445. old. 95-103. ábra). *Ezek egyben az első központilag, hivatalosan kiadott bélyegzők*. Az 1840-ben bevezetett, keret nélküli kétsoros bélyegzők szerkezetében technikai újítás történt, amennyiben az összerakott betűket és számokat csavarral szorították össze és ezzel meggátolták a korábban — mint láttuk — gyakori szétlazulást. Ugyancsak a harmincas években vált általánossá a még használatban maradó egyszerű helybélyegzők mellé a keltezésnek kézzel való hozzáírása, vagy bélyegzővel való hozzáütése (23-24. ábra). A küldeményeknek keltezés nélküli feladási helybélyegzővel való ellátása 1840 után egyre ritkábban fordul elő.



24. Külön bélyegzővel egyszerű helybélyegzés mellé ütött keltezés

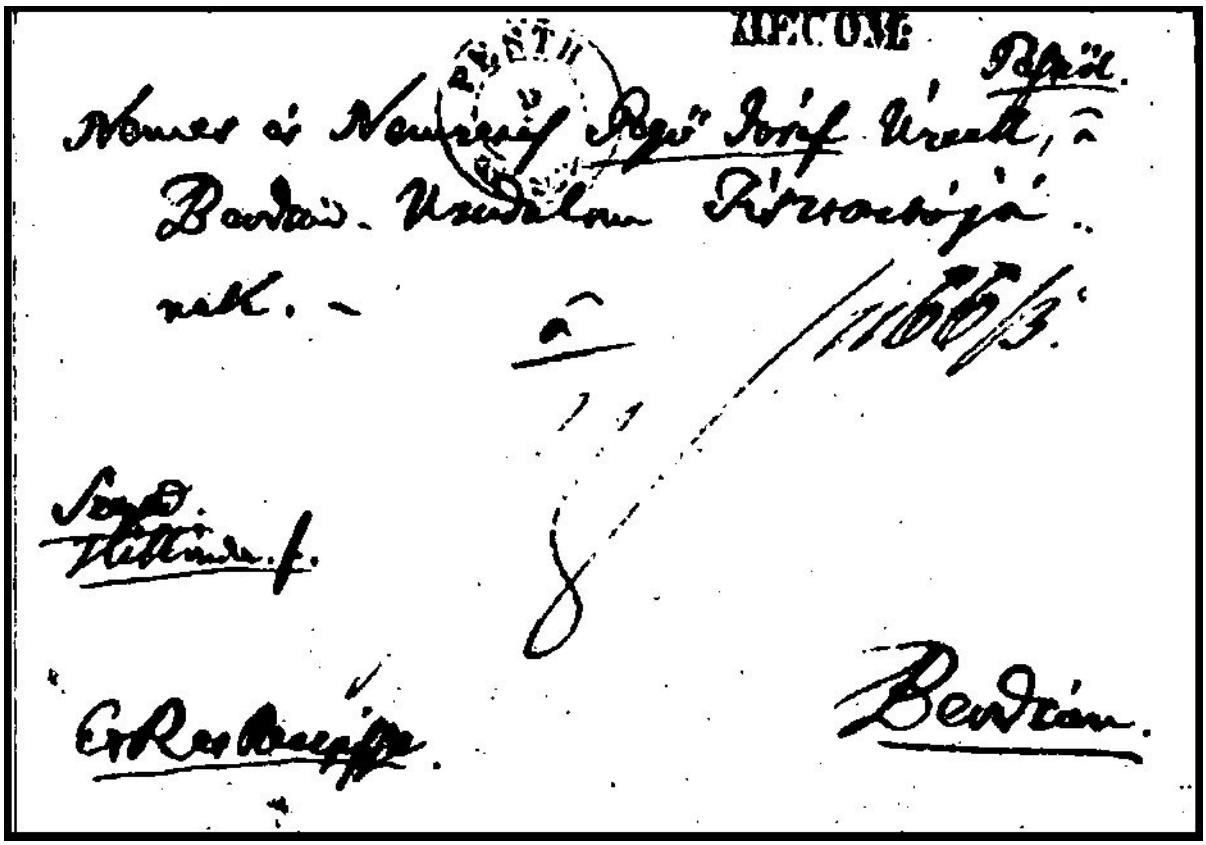


26. Az első kezelési jelzéssel kombinált magyarországi helybélyegző (Zengg, 1832)

A bélyegzés-technika alkalmazása a *különleges kezelési jelzésekre* is kiterjedt. A hírlapilleték-bélyegzők további használata mellett az 1830-as évek elején készültek Recommandirt felírású *ajánlott helybélyegzők* is. Ilyent 1832-ből Zenggből, a következő évből újabb kettőt Pestről és Kassáról ismerünk (25. ábra). Akárcsak a bérmentesítés esetében, az ajánlásnál is alkalmaztak egyszerű Recommandirt-bélyegzőket a helybélyegző mellé ütve (26. ábra). Egyes postahivatalok a hagyományos NB jelzést is (l. feljebb) belefoglalták ajánlott bélyegzőjükbe (27. ábra). A vevényeken és a tértivényeken teret hódít a postahivatal nevének bélyegzővel való jelzése (28. ábra).

A kocsiposta küldemény kezelése ez időben csak annyiban változott, hogy 1838-ban kötelezővé tették a csomag-kísérőlevelet, s 1840-től ezen a feladási hely feltüntetését, ami többnyire bélyegzővel történt.

1817 után tehát a postai forgalom növekedése kikényszerítette, a betétrendszer bevezetése pedig technikailag lehetővé *tette a bélyegzésnek a kézírás rovására való elterjedését a postai kezelésben*. A hely és a keltezés, valamint a különleges kezelés jelzéséből (a rovatolási számot kivéve) a kézírás elvileg teljesen kiszorult, gyakorlatilag csak az elmaradottság jeleként fordul még elő. Előrehaladás történt a kezelés mechanizálásában azáltal is, hogy *különböző kezelési jegyek egyetlen bélyegzőben egyesültek*. Az egyesített hely-kelet bélyegző ettől kezdve állandósul. A bérmentesítő és ajánlott helybélyegzők egyesítésére is ismerünk egy kísérletet (Gospic FRANCO UND RECOMMANDIRT bélyegzője 1838-ból, 29. ábra). További előhaladást jelentett a bér-



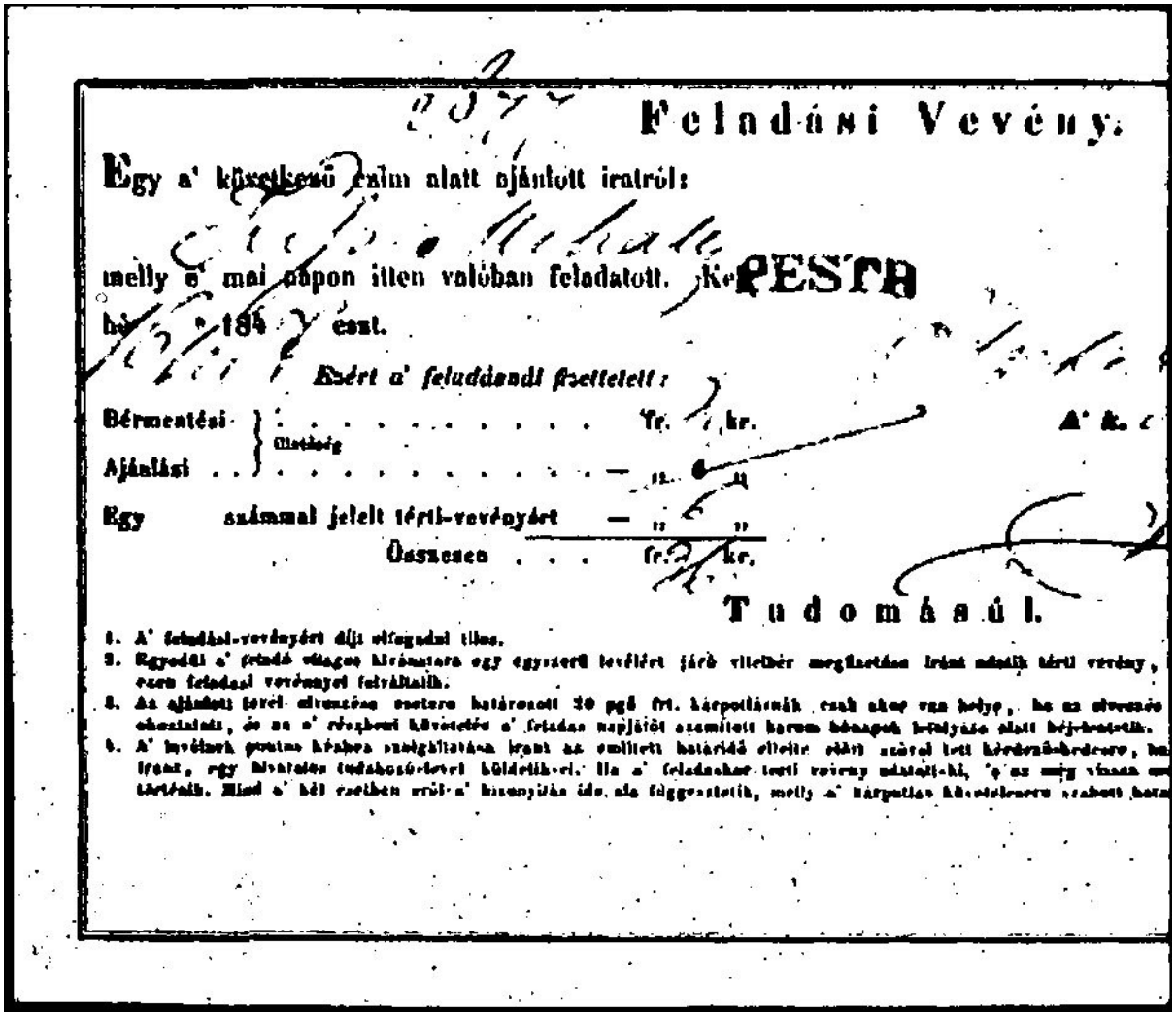
26. Hely-keletbélyegző .mellé, ütött, ajánlási .jelzőbélyegző

mentesítő ill. ajánlott helybélyegzőknek keltezéssel való ellátása, amire 1847-ben került sor Székesfehérváron (FRANCO és RECOMMANDIRT év-hónap keltezésű helybélyegzők 30-31. ábra), valamint Nagyszebenben (ajánlott hely-keletbélyegző, 32. ábra).



27. Helybélyegzőbe foglalt ajánlási NB jelzés (Kőszeg)

Ezek a komplex bélyegzők jelzik a felső határát a bélyegzés akkori technikai lehetőségeinek. Egymás mellé ütött hely-kelet, ajánlott és bérmentesítő bélyegzők alkalmazása (33. ábra) jelzi viszont azt a tudatos törekvést, hogy *a postai kezelés minden mozzanatát bélyegzéssel, éspedig lehetőleg a különböző kezelési jegyeket egyesítő bélyegzéssel tüntessék fel a küldeményen*, de a többféle bélyegző használata, valamint a bérmentesítési összegnek és a rovatolási számnak kényszerű kézírásos rávezetése mutatja az akkori bélyegzési technika korlátait, melyeket csak az automatikus gépi bélyegzés fog majd hosszú idő múlva átlépni. E korlátok közül a növekvő forgalom mellett a legkényelmetlenebb a viteldíj kézírásos feltüntetésének kényszere volt. A zseniális angol találmánynak, a *postabélyegnek bevezetése* ezen a nehézségen segített, egyúttal azonban *a postai kezelési technikának a bélyegzés útján megindult fejlődését kerülő útra térítette.*



Feladási Vevény.

Egy a' következő czim alatt ajánlott iratról:

melly e' mai napon itten valóban feladatott. Kelt PESTH

hó 184 ezst.

Ezért a' feladásnál fizetteteti:

Bérmentési } ... fr. kr.
Ajánlási }

Egy számmal jelelt térti-vevényért — „ „

Összesen ... fr. kr.

Tudomásúl.

1. A' feladási-vevényért díjt visszaadni tilos.
2. Egyedül a' feladó világos kívánatára egy egyszerű levélért járó vitelbér megfizetésében iránt adatik térti vevény, ezen feladási vevényei felvátalik.
3. Az ajánlott levél elvesztése esetére határozott 20 pgő frt. kárpótlásnak csak akkor van helye, ha az elveszés okoztatott, és az a' részbeni követelés a' feladás napjától számított harom hónapok befolyása alatt bejelentetik.
4. A' levélnek postai kézhez szolgáltatása iránt az említett határidő elteltével eltéli szóról tett kérdezősködésre, ha [illegible] egy hivatalos tudakozólevelet küldetik-el. Ha a' feladáskor tett vevény adatott-ki, 'e az mig vissza [illegible] tartatik. Mind e' két esetben erről a' kimenjítés ide, ala függesztetik, melly a' kárpotlási követelésnek szabott hatá

28. Postahivatal nevének bélyegzővel való jelzése ajánlási vevényen



29. Bérmentesítő és ajánlási egyesített bélyegző (Gospic, 1838)



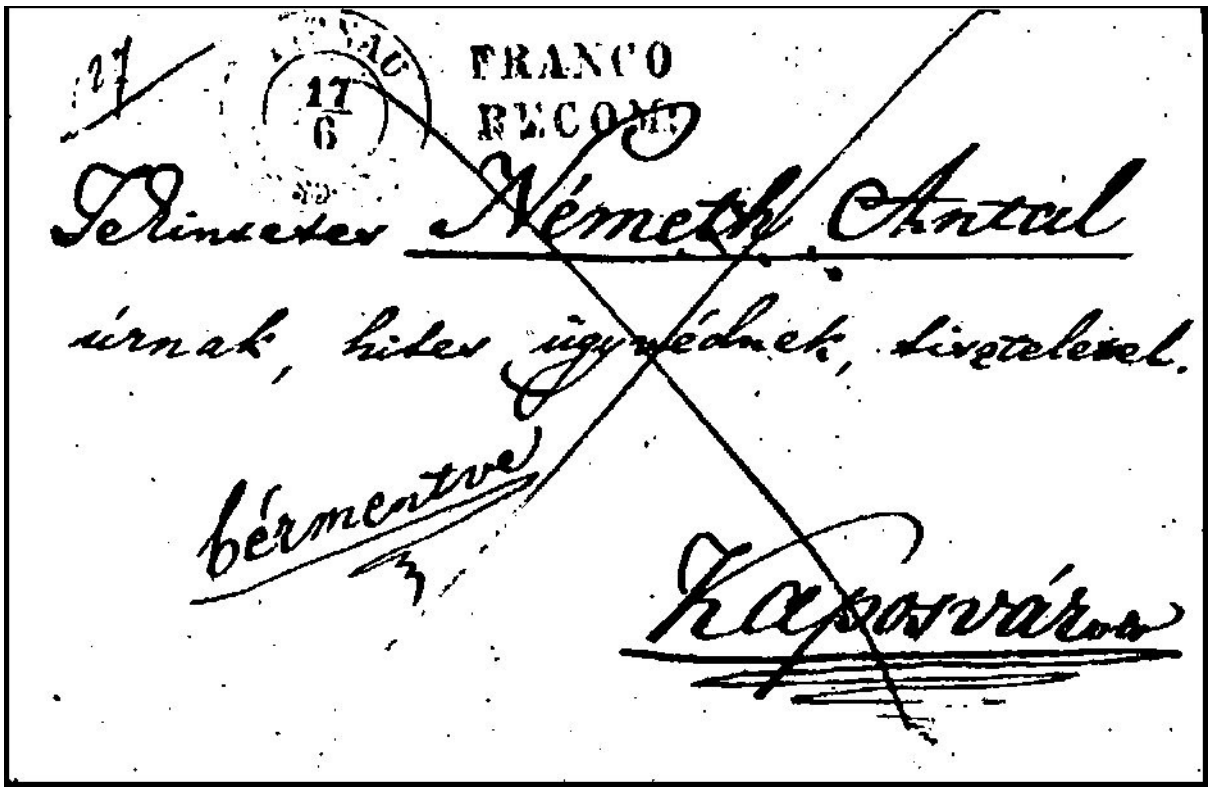
30. Bérmentesítő hely-keletbélyegző (Székesfehérvár, 1847)



31. Ajánlási hely-keletbélyegző (Székesfehérvár, 1847)



32. Ajánlási hely-keletbélyegző (Nagyszeben, 1847)

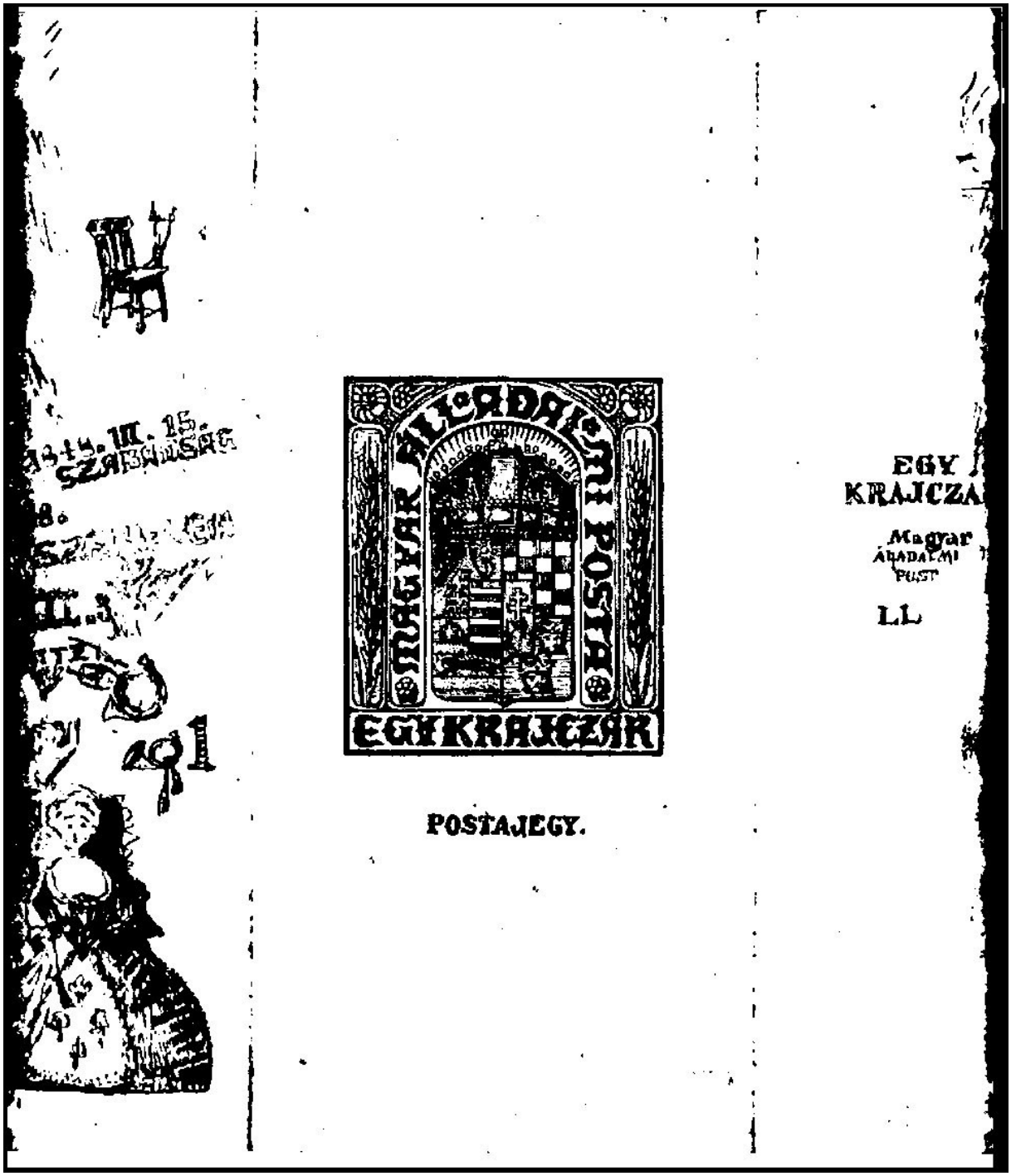


31. Egymás mellé ütött hely-kelet, ajánlási és bérmentesítő bélyegzők (Nagyszombat, 1849)

4. A POSTABÉLYEG HŐSKORA (1850- 1867)

A *nyomdai úton előállított, tehát gép igénybevételével készült postai kezelési jegyeket* — melyeknek kezdetleges előfutára, mint láttuk, az előnyomott vevényűrlap volt — kétféleképpen lehet a postai küldeményre rávinni, *rányomtatással és ragjeggyel.* Bérmentesítő postai értékcikkekre mindkét eljárást közel egyidőben Angliában kezdték alkalmazni, így született meg *az előrenyomott bélyeges boríték és a felragasztható postabélyeg*. Az osztrák posta az utóbbit 1850-ben, az előbbit 1860-ban vezette be, új korszakot nyitva meg ezzel a magyarországi postai kezelésben is. Ismeretes, hogy a szabadságharc idején postabélyeg kiadásának terve merült fel, rajzát Than Mór el is készítette, de nyomdai kivitelezésére nem került sor (34. ábra). Az osztrák posta Kreuzer értékjelzésű bélyegeit (a cent, ill. soldi-értékek Lombardia és Velence területén voltak forgalomban) használták Magyarországon is 1867-ig, a monarchia mindkét felében, az önálló osztrák illetve magyar posta által közösen használt postabélyegek kiadásáig. A magyarországi bélyegzéssel ellátott osztrák bélyegek ezért filatéliai szempontból magyar bélyegeknek tekintendők.

A postabélyeg bevezetésével az osztrák posta külföldi mintát követett, de ennek az újításnak a befogadására a belső feltételek is megérlelődtek. A bérmentesítésnek készpénzben való lerovása és a lerovás tényének kézírással való feljegyzése, továbbá az így beszedett összegeknek a könyvelése, elszámolása sok vesződséggel járt ugyan, amit a bélyeg használata jelentősen csökkentett, mégsem egyedül ez a technikai szempont irányította az osztrák posta vezetőit,



34. Than Mór terve magyar postabélyeghez. (Eredetije a Jászay-család birtokában)

mikor kiadták az első postabélyegeket. Bár az ellenforradalom győzött a birodalomban, a feudális rendszer az 1848-49-es forradalmak tüzében összeomlott, s ha politikailag a feudalizmus számos pozíciója fenn is maradt, a gazdasági életben gyors ütemben haladt előre a kapitalista átalakulás. A posta szervezetében ez elsősorban abban nyilvánult, hogy a hűbéries típusú, vásárolt vagy örökölt postamesterségeket fokozatosan felszámolták, s az *önmagukat és a postai üzemet a felektől beszedett illetékekből fenntartó postamesterek helyét kinevezett és*

rendszeres állami fizetési húzó postahivatalnokok foglalták el. Mivel ez utóbbiak már nem részesültek a postai szolgáltatásokért járó díjakból, az államnak elsőrangú érdeke volt e díjak elszámolásának ellenőrzését hatékonyabbá tenni, s ezt a célt kitűnően szolgálta a postabélyeg. A postahivataloknak ezután nem külön-külön minden egyes levél viteldíját, hanem csak az egyszerre nagyobb mennyiségben átvett bélyegek árát kellett elszámolniuk, ami nemcsak gyorsabban ment, hanem ellenőrizhetőbb is volt. A technikai újítás elősegítette tehát a posta feudális rendszerének felszámolását, ugyanakkor viszont a kapitalista gazdálkodásnak megfelelő új, centralizált postai rendszer fogékonyabbá vált az újítások befogadására, mert ezeknek bevezetését központilag lehetett elrendelni és végrehajtatni. Azzal, hogy a postahivatalnokoknak már nem



35. Kétfejű sas és császárfej váltakozása az 1850−1867 között kiadott osztrák bélyegeken

maguknak kellett gondoskodniuk a postai üzem technikai felszereléséről, hanem az államtól kapták azt, *egységesebbé váltak a postai kezelési eszközök és jelzések;* egyre kevesebb tere nyílt helyi, egyéni megoldások alkalmazásának. A központilag előállított bélyegek és bélyeges borítékok mellett a bélyegzők is Bécsből érkeztek a postahivatalokba. 1861-ig több bécsi vésnök, azután egy bécsi cég (Theodor Burk) készítette és szállította a postai bélyegzőket. A helyi készítésű, a hivatalostól eltérő formájú bélyegzők egyre ritkábban fordulnak elő. Egységes formát öltöttek az ugyancsak központilag előállított különböző postai űrlapok (vevények stb.) is.

Az új korszaknak kétségkívül legjellegzetesebb újítása a postabélyeg, ideszámítva annak borítókra nyomott változatát is. A gépi nagyipar kialakulásának, az ipari forradalomnak a korszakában vagyunk, kézenfekvő tehát, hogy *a postai kezelésbe is bevonul a gépi technika*, egyelőre az értékcikkek és az űrlapok nyomdai kivitelezése révén.

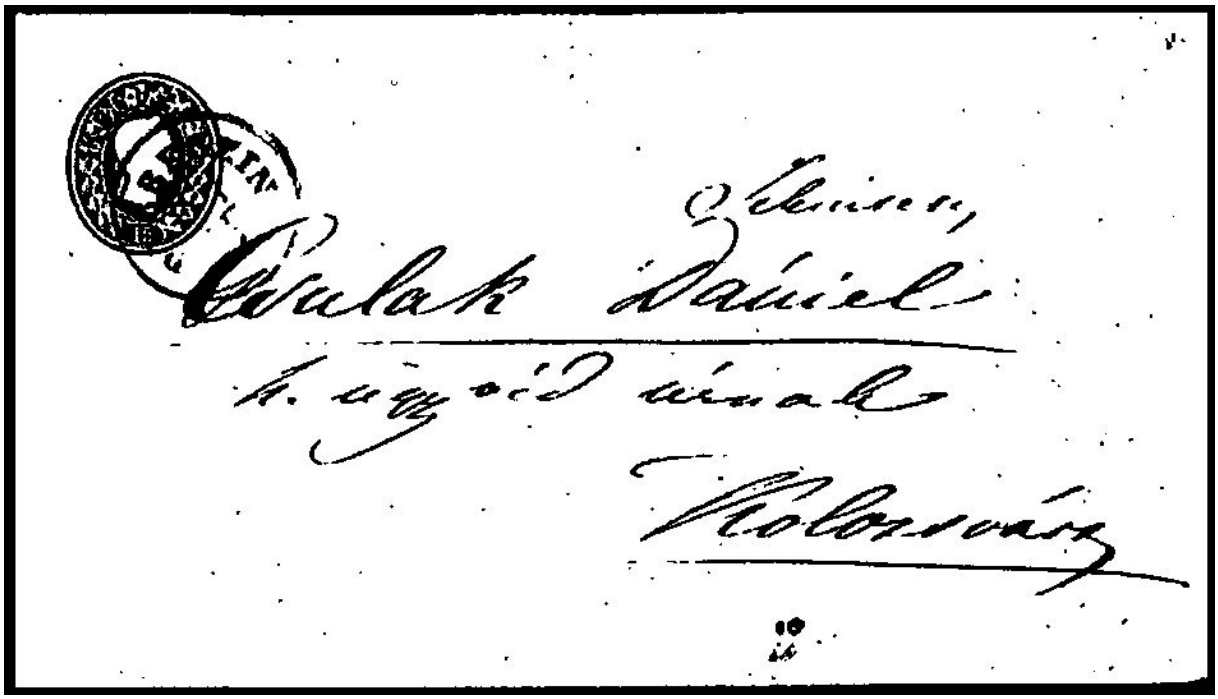
A postabélyeg kezdettől fogva nem csupán értékcikk volt, hanem gyakran már propagandaeszköz is. Rajza politikai szimbólumot fejez ki. Az első osztrák bélyegkiadáson a kétfejű sasos címer a nemzeti forradalmakkal szemben győztes abszolút monarchia jelképe. Mint ilyen, az elnyomott nemzetek gyűlöletének tárgya. Nem véletlen, hogy 1850 és 1867 között, valahányszor az abszolutista rendszer megingott és az elnyomott nemzetekkel (elsősorban a magyarokkal) alkudozni kényszerült, a kétfejű sasos címer helyett Ferenc József képe jelent meg a bélyegeken (35. ábra). A birodalmi címer ugyanis a centralizált egységállamot, a Gesamtmonarchiet jelentette, míg az uralkodó arcmása a lazább, perszonáluniós kapcsolat lehetőségére utalt. 1858-ban a lombard-

velencei válság küszöbén, a francia-olasz szövetség fenyegetése alatt enyhülő osztrák önkényuralom a kétfejű sasos bélyegek bevonásával és a birodalomhoz tartozó országok saját címereivel körített császárfejes bélyegek kibocsátásával próbál hatni a hazai közvéleményre. Az itáliai vereség újabb engedményekre kényszeríti a monarchiát, megkezdődnek az alkudozások a magyarokkal, megjelenik a magyar nemzeti önkormányzat minimumát helyreállító 1860. évi „októberi diploma" s egyidejűleg nyomtatják az új bélyegeket, amelyeken már semmiféle címer nincs, csak a császár arcképe. De a magyar országgyűlés „nem enged a 48-ból", s az önkényuralom visszatér a Schmerling-provizórium formájában. Az 1863-ban kiadott új bélyegeken az előbbiekéhez hasonló ovális keretből már nem az ifjú uralkodó barátságos arca tekintget jobbra, azaz Keletre, Magyarország felé, hanem újra a kétfejű sas meresztgeti szemeit, s markolja fenyegetően a kardot. Végül 1867-ben a már önálló magyar postaigazgatás által is használt bélyegeken ismét Ferenc József képmása látható, ezúttal a megvalósult kiegyezést, a perszonáluniót jelképezve. A bélyegrajzokon jelentkező politikai szimbolikának a kortársak is tudatában voltak, mint azt többek közt a Hencz-féle postatörténetben megörökített kedves anekdota is bizonyítja: a magyarok nem ragasztják az 1863-as kiadású bélyegeket leveleikre, mert „nem akarják a kétfejű sas hátsó részét nyalni".



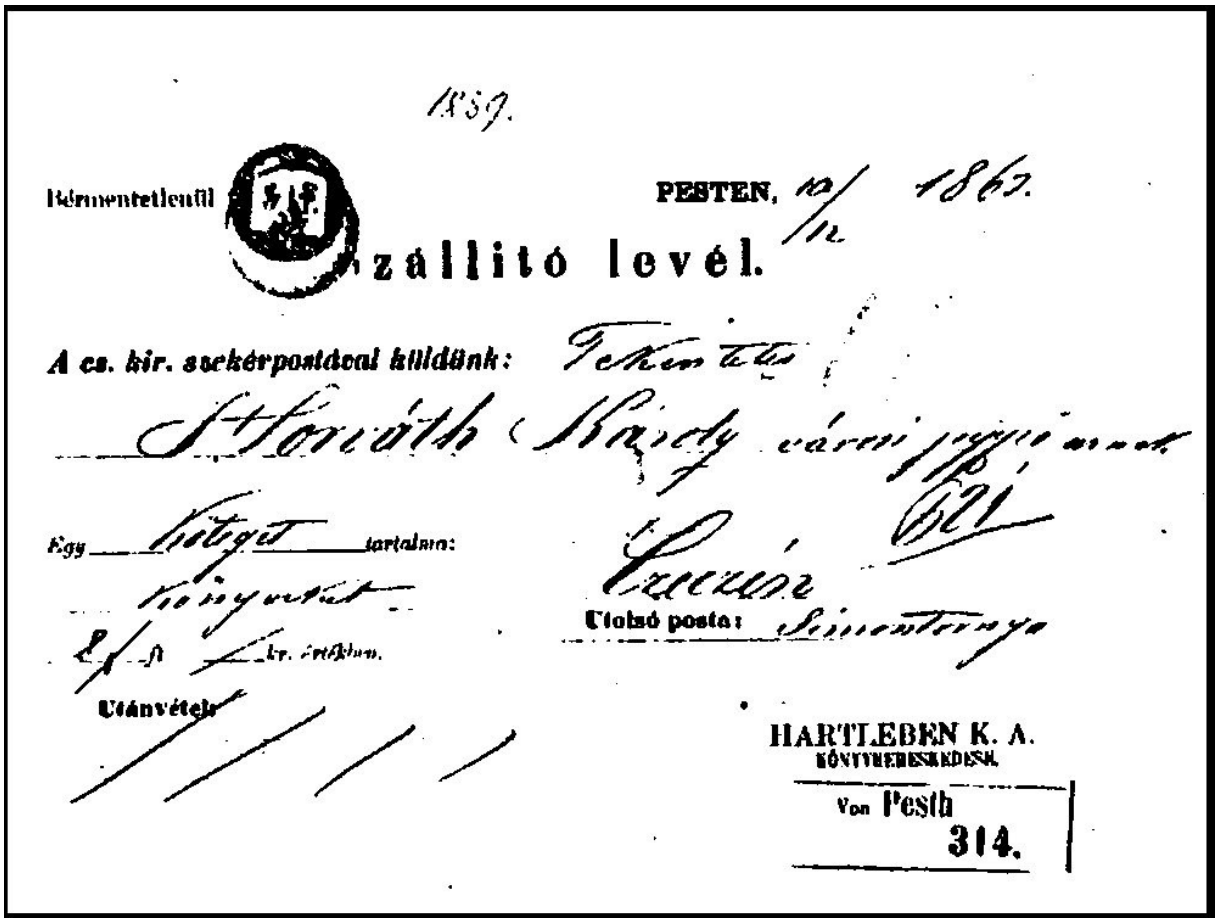
36. Az első osztrák újságbélyeg (1861)

E propagandisztikus hatáskeresés ellenére a bélyeg ebben a korszakban mégis elsősorban postai értékcikk. Távol van még az az idő, mikor a filatélia buzgó hozzájárulásával fontosabb lesz eszmei mondanivalója, mint postai szerepe. Még postai felhasználása is



37. Az első levélborítékra nyomtatott osztrák bélyeg (1860)

eléggé szűk körű: a nyomtatvány, a közönséges és az ajánlott levél díját lehet vele leróni; az újságbérmentesítés (1851-ig), a kézbesítési, express- és táviratdíj, továbbá a csomagok és a pénzeslevelek díja, valamint a portó lerovása készpénzben történik. Bélyegfajta sincs sok: a levélbélyeg mellett, amelyet nyomtatványok bérmentesítésére is használnak, 1851-ben jelenik meg a külön újságbélyeg (36. ábra) s ezzel 1873-ig, a táviratbélyeg kiadásáig szünet áll be a bélyeg differenciálódásában. A rányomtatott bélyeg 1869-ig, a levelezőlap megjelenéséig egyedül az előrenyomott levélborítékokra szorítkozik (37. ábra).



38. Csomagszállító levél a feladási helyet és a rovatolási számot feltüntető ragjeggyel

A ragjegy-technika, amelynek a bélyeg egyik alkalmazása, maga is *csak lassan hódít teret a postai kezelésben*. Az említett két fajta bélyegen kívül sokáig csak a csomagkísérő leveleknek 1860-ban bevezetett, s a feladási helyet és a rovatolási számot feltüntető ragjegye képviseli (38. ábra). Az egyik prágai fiókposta előremutató kezdeménye, az ajánlási ragjegy elszigetelt jelenség maradt, évtizedekig nem tudott elterjedni a birodalom országaiban, így Magyarországon sem. (L. Müller: Handbuch der Entwertungen von Österreich und Lombard−Venetien auf den Freimarken-Ausgaben 1850, 1858-59, 1860-61 und 1863-64. Wien 1961. 86. 1.) Ha ideszámítjuk az 1853-ban kiadott, nem bérmentesítési, hanem adólerovási célt szolgáló hírlapilleték-bélyeget (39. ábra), továbbá okmánybélyegeknek részben csomagilletékként (1863-tól), részben

szükségbélyegként (1857 július 9-ig) való postai felhasználását, ki is jelöltük a ragjegy-technika alkalmazásának eléggé szűk határait az 1850 és 1867 közötti időben.

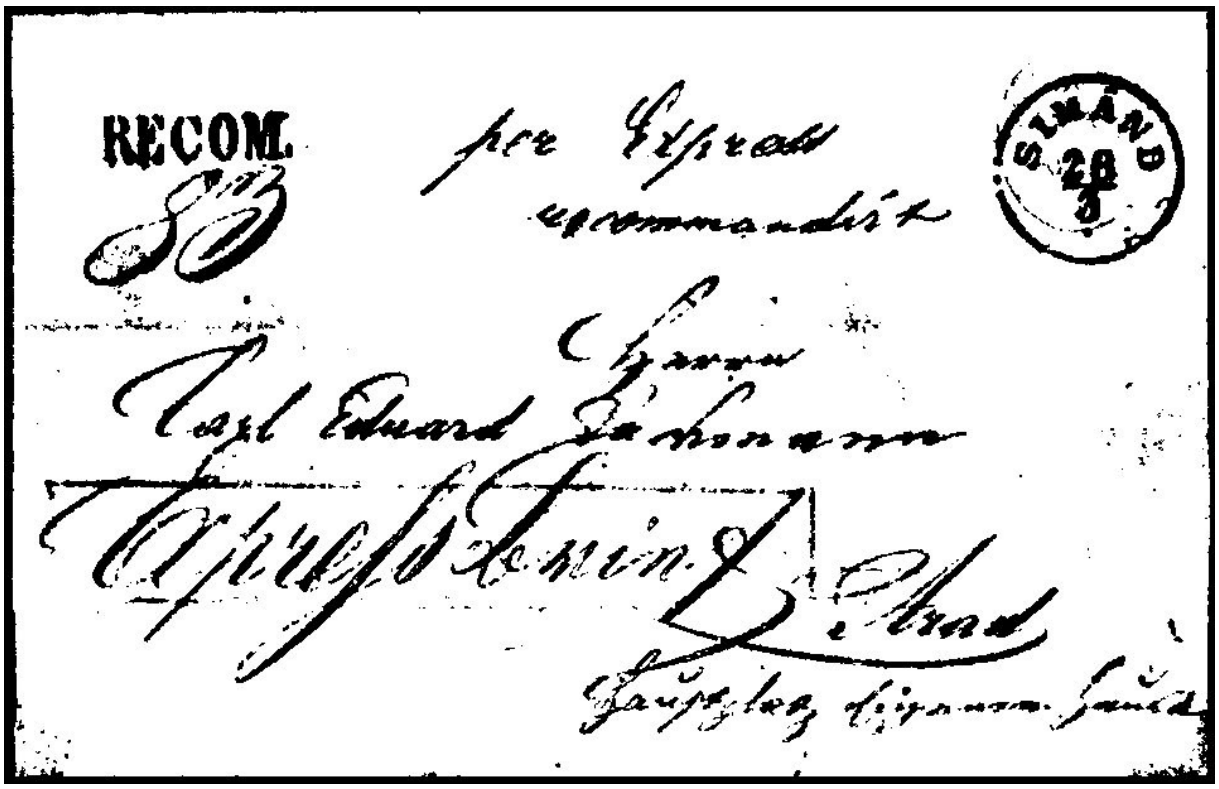
Ezt a korszakot, amely egybeesik az osztrák önkényuralommal s ennek hatására Magyarországnak a központosított osztrák postaigazgatásba való bekebelezésével, *a postabélyeg hőskorának nevezhetjük*. A ragjegy-technika éppen csak megtámadja, de megtörni nem tudja a bélyegző-technika egyeduralmát. *Elterjedésének legfőbb területén, a bérmentesítésben nem annyira a bélyegzést szorította háttérbe, hanem a kézírásos kezelés maradványait szorította ki*, azokat sem teljesen. Ott ahol a bélyegzés szerepét vette át, nem vált egyeduralkodóvá, hanem csak osztozott a bélyegzéssel. így a csomagragjegy mellett továbbra is szerepel a csomagkísérő leveleken a feladási hely-keletbélyegző (l. 38. ábra), az újságszignettát felváltotta ugyan a hírlapilleték-bélyeg, de nem egyedül, hanem a szignetta hely és keltezés elemeit hordozó hírlapkiadási bélyegzővel együtt (l. 39. ábra). Még a FRANCO bélyegzés sem vált teljesen feleslegessé a bélyeggel: továbbra is ráütötték a készpénzzel bérmentesített küldeményekre, sőt — előértéktelenítés céljából — néha bélyegekre is (l. a bérmentesítési fejezetben).



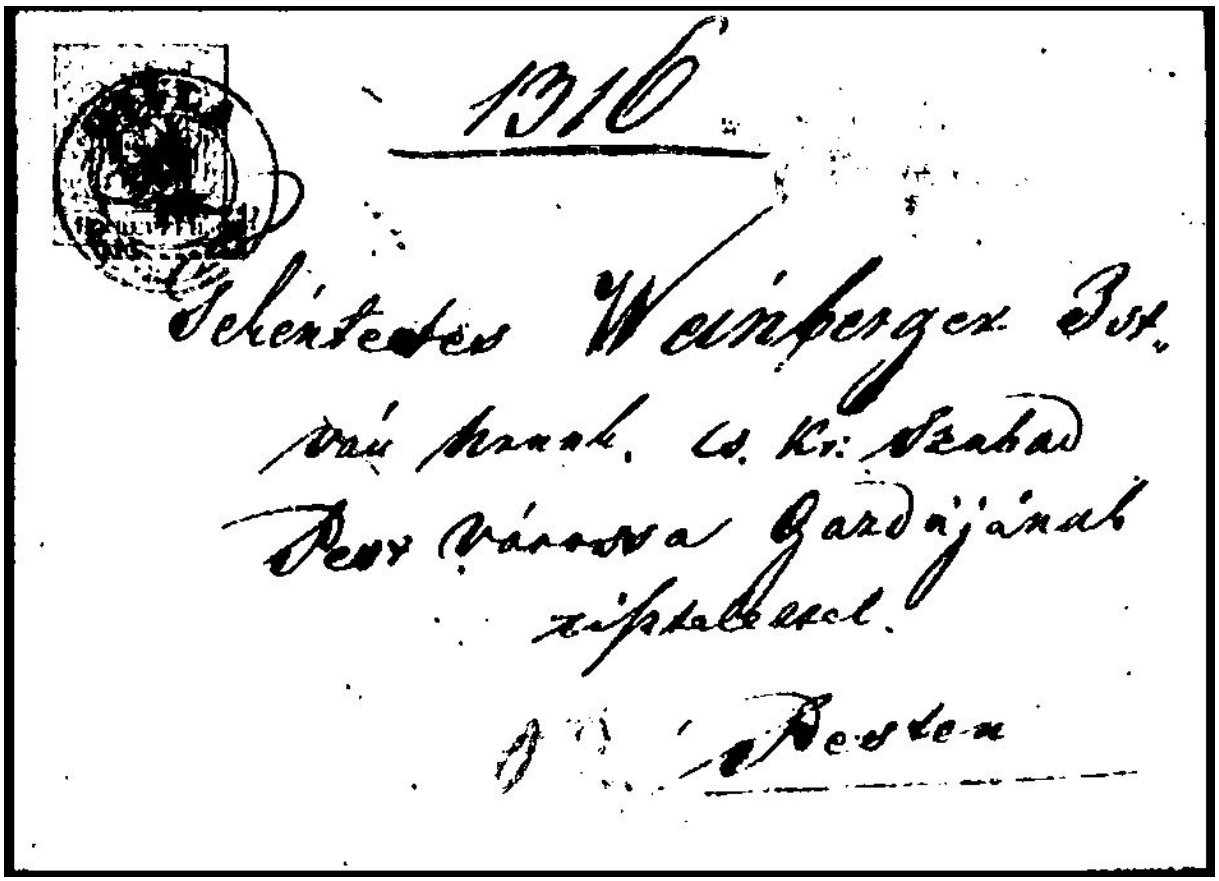
39. Az első osztrák hírlapilleték-bélyeg (1853)

A készpénz-bérmentesítés széleskörű fennmaradása bizonyítja, hogy a bélyeg kevésbé szorította ki a maga legsajátabb területéről, a bérmentesítésből a *kézírásos technikát*, mint amennyire a bélyegzés száműzte a kézírást a hely, a keltezés és a különleges kezelés jelzéséből. A levelek bélyeggel való bérmentesítése után röviddel, 1851-ben bevezették az újságküldeményeknek külön újságbélyeggel való bérmentesítését, de ezzel a fejlődés megtorpant s nem terjedt ki további küldeményfajtákra. Ezért a csomagkísérő-leveleken, a pénzesleveleken, a táviratokon tintával feljegyzett bérmentesítési jelzéseket találunk, sőt levelekre is kézzel jegyezték fel a külön kézbesítési díj, az expressz díj, valamint a portó összegét. A bélyeg bevezetése után néhány évig — átmeneti bélyeghiány esetén — még a levelek készpénz-bérmentesítését is megtűrték, ilyenkor a bérmentesítési összegnek kézzel történt feljegyzése mellé odaütötték a FRANCO bélyegzőt is. (A kézírásos bérmentesítés eseteinek ábráit lásd a bérmentesítésről szóló részben.) A hely, keltezés és különleges kezelés jelzésében már jóval ritkább a kézírásos technika alkalmazása. Rendszeresen csak a stafétát 1859-ben felváltó express-levél különleges kezelésének jelzését írták kézzel 1867-ig (40. ábra); a csomagkísérő levélen és a táviraton, valamint a különböző vevényeken a különleges kezelést előrenyomott űrlapon nyomtatással, míg az ajánlást és a pénzeslevél tartalmára vonatkozó „angeblich” (állítólag) megjegyzést bélyegzéssel jelezték. Egyre ritkábban, csak rosszul felszerelt kis postahivatalokban írták kézzel az ajánlás jelzését (41. ábra), a hely és a keltezés kézírásos feltüntetése pedig egészen kivételes, a bélyegző átmeneti hiányának tulajdonítható jelenség (42. ábra).

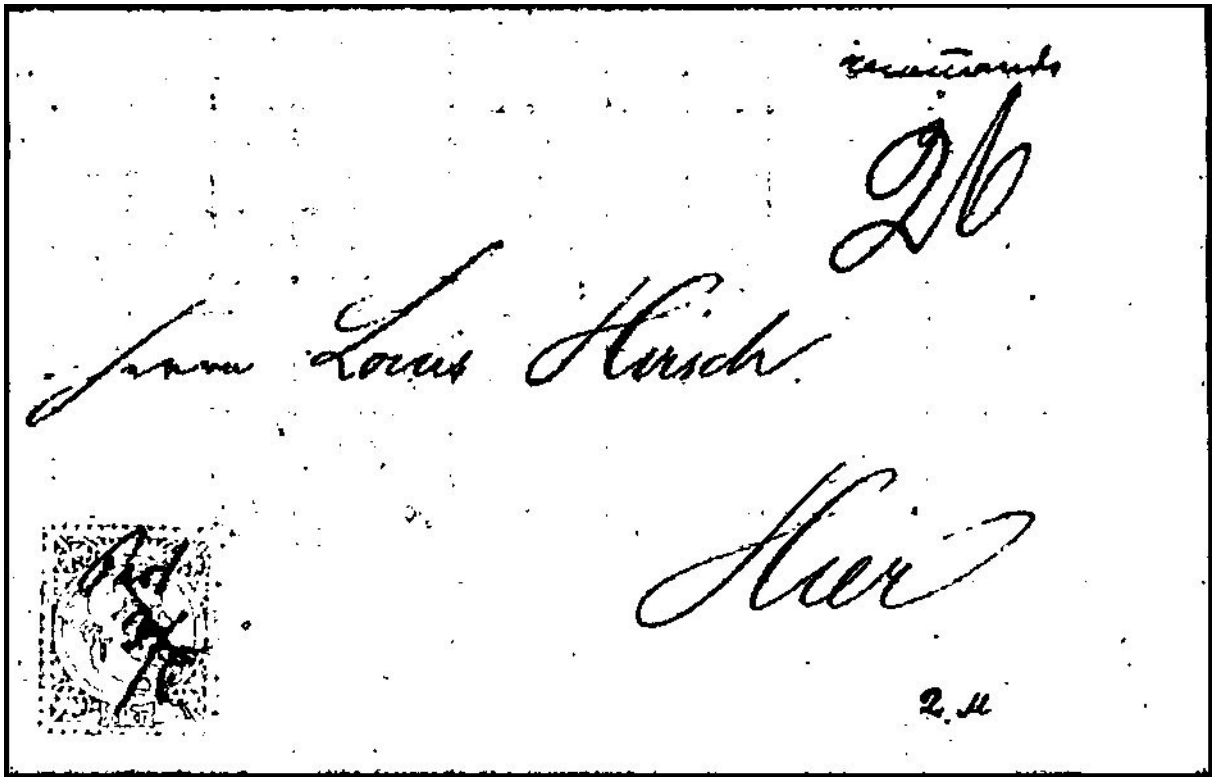
A kézírás hovatovább háttérbeszoruló, s a ragjegy lassan terjedő alkalmazása mellett 1850 és 1867 közt *a postai kezelés technikájában továbbra is a bélyegzés az uralkodó eljárás*, természetesen elsősorban a *hely-keletbélyegzés*



40. Kézírásos jelzés expressz-levélen



41. Kézírásos ajánlási jelzés (NB) 1850 utáni levélen

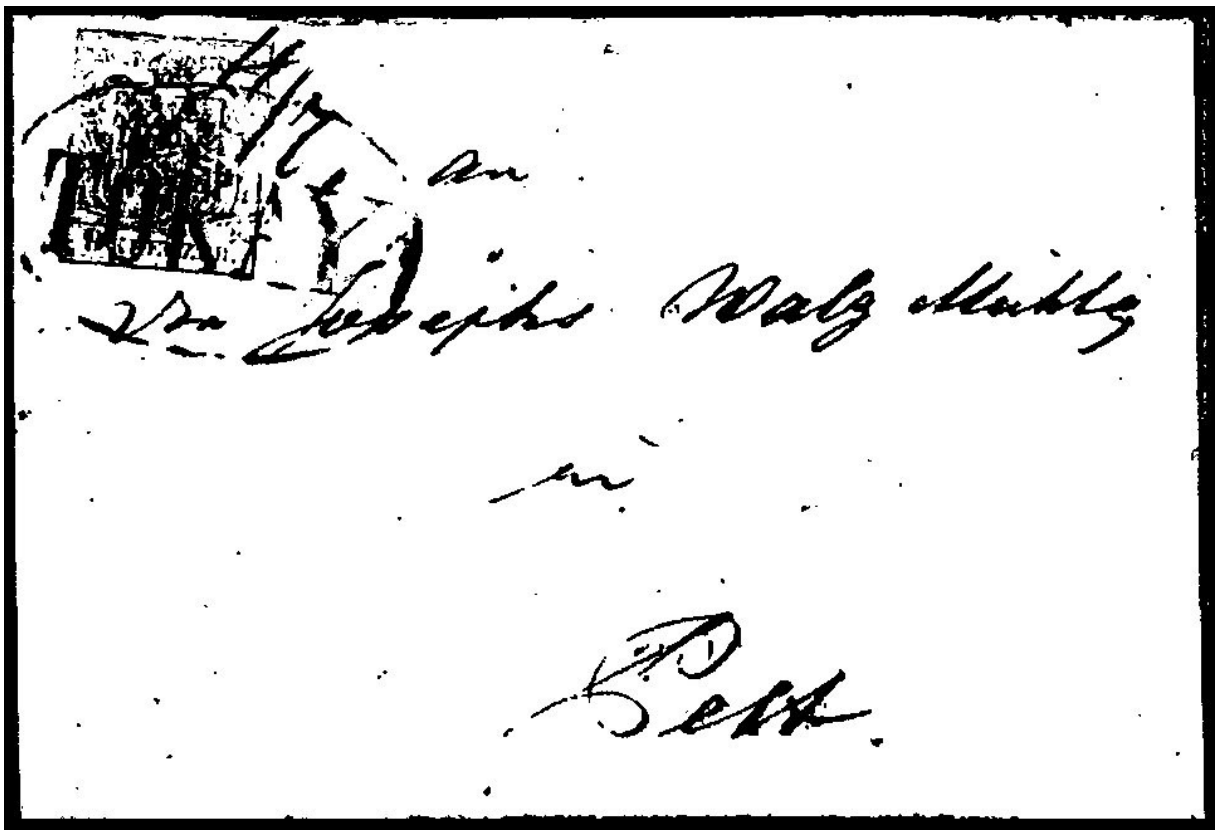


42. Kézírásos ajánlási és hely-keletjelzés postabélyegen

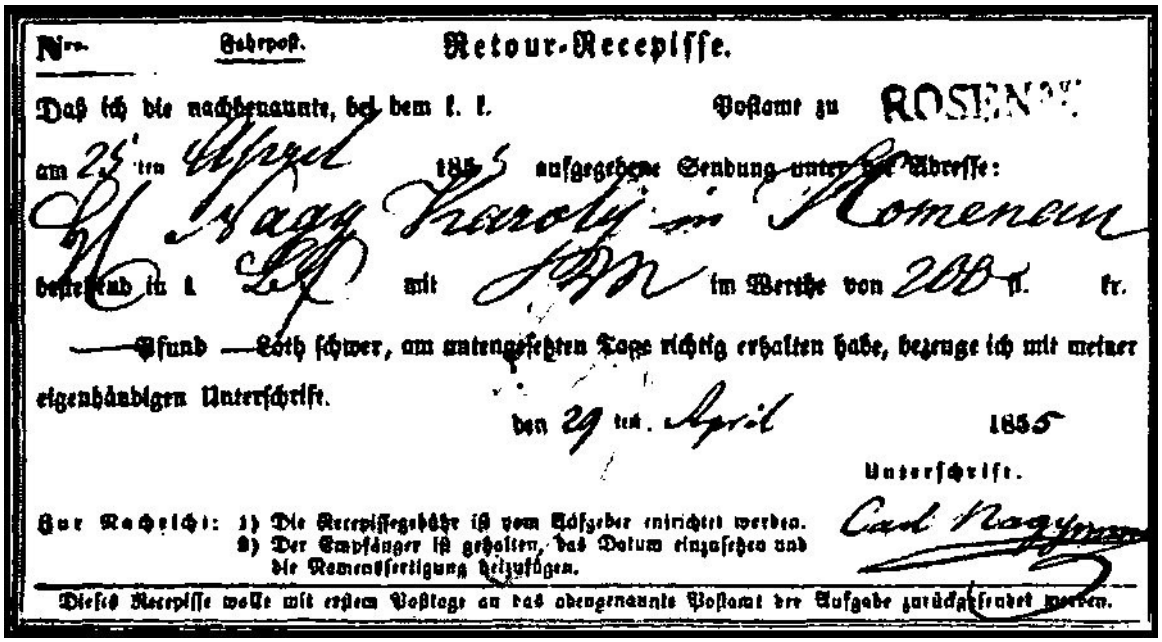
tekintetében. Technikai újítás a bélyegzés terén ez időben nem történik, az előző korszakban bevezetett betétrendszert alkalmazzák. Előrehalad viszont a *formai egységesítés*. A bélyegelőtti periódus postamesteri bélyegzői jobbára csak 1850-ben szerepelnek még bélyegeken, azután lomtárba kerülnek, s helyüket a Bécsben készült egykörös nap- és hó keltezésű hely-keletbélyegzők foglalják el. Valamivel tovább marad használatban a korábbi két hivatalos, az 1838-as kétsoros és az 1846-os kettőskörös bélyegzőtípus, sőt az előbbinek mintájára még újak is készülnek.

A keltezés nélküli régi helybélyegzők mellé kézírással teszik ki a havi keltezést (43. ábra). Az egyszerű helybélyegzőt használják viszont továbbra is a vevényeken és a tudakozólapokon, néha újabb készítésűeket is (44-45. ábra). Az évi keltezés feltüntetése viszont kihal, csak egyes továbbhasznált bélyegelőtti bélyegzőkön találkozunk vele 1858-ig. Ezzel szemben a nagyobb városok postahivatalai bevezetik a feladási napszak, óra vagy járat (Expedition) jelzését a bélyegzőkön, a postaindulás utáni feladást pedig „Nach Abgang der Post" feliratú jelzőbélyegzővel tüntetik fel (46-47. ábra).

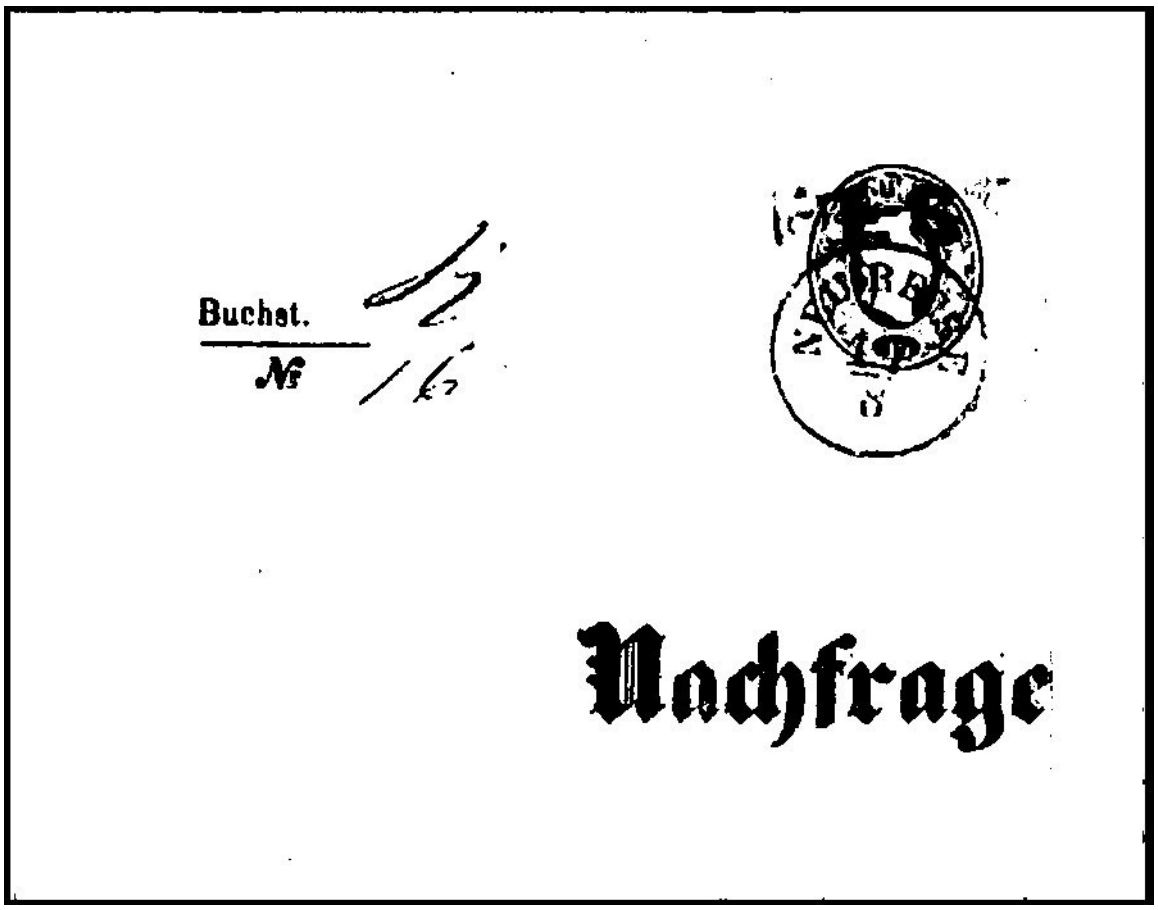
A keltezés pontosabbá tételére irányuló törekvések éppen úgy a lendületes fejlődésnek induló kapitalista gazdálkodás kísérőjelenségei, mint az *új típusú postahelyek*. A nagyobb városok postai forgalmának megnövekedése szükségessé tette *levélgyűjtő helyek* (Briefsammlung) felállítását, amelyek külön helykeletbélyegzőt kaptak (48. ábra). Ezeknek egy részét már a korszak vége felé rendesen postahivatalokká szervezték át (elsőnek a pesti 1. számút Pest-Lipótváros postahivatallá). A vasútépítés előrehaladásával nemcsak a postai



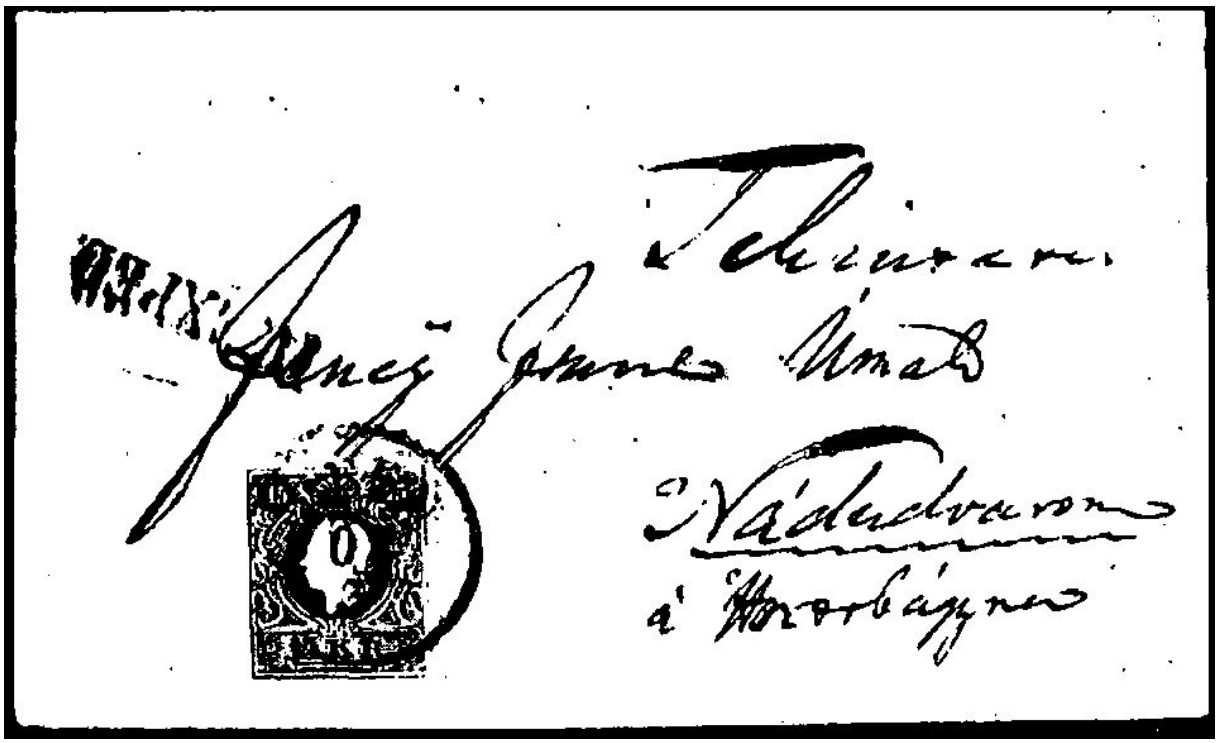
43. Kézírásos keltezés helybélyegző mellett postabélyegen



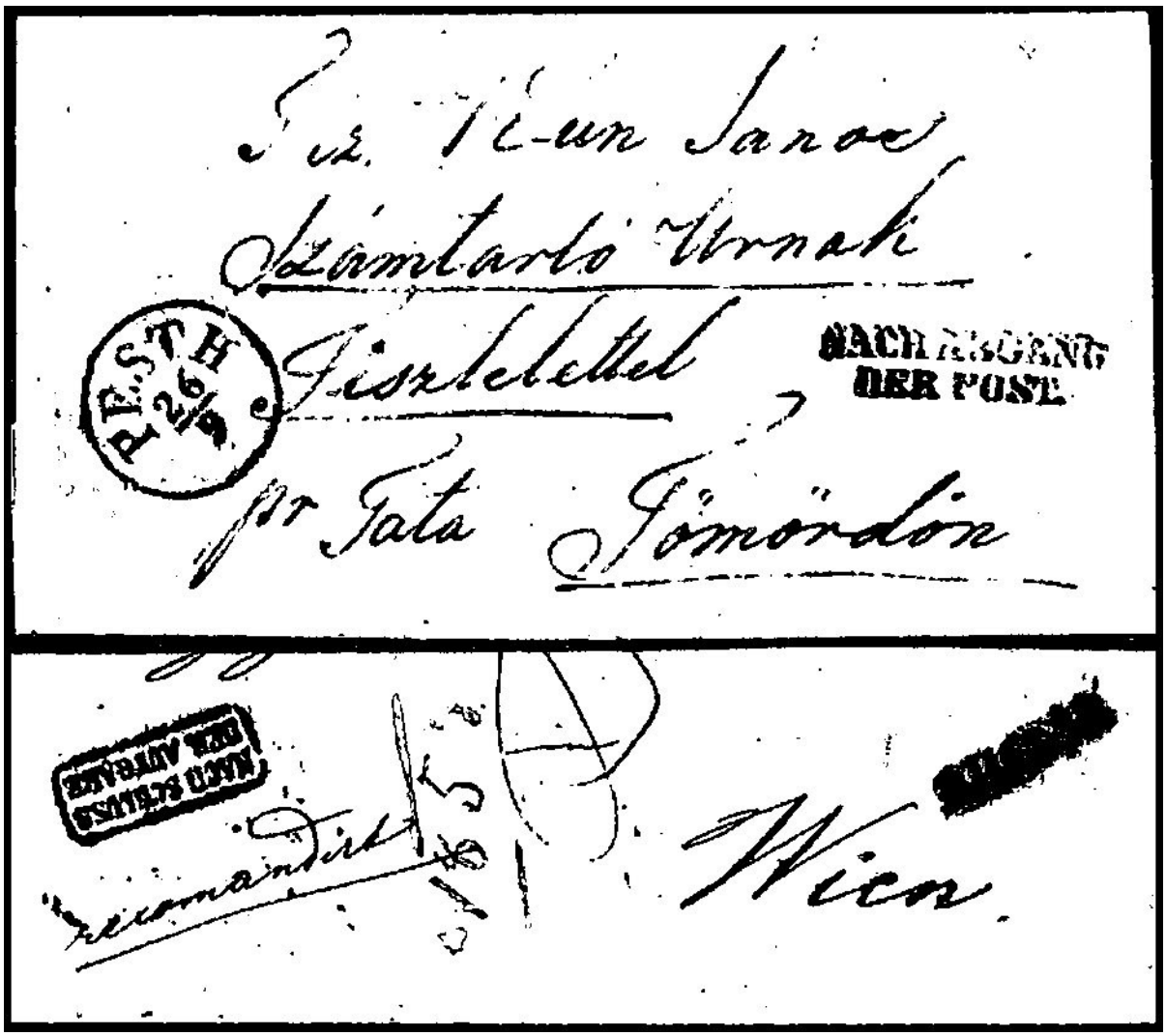
44. Egyszerű helybélyegző tértivevényen (Rozsnyó, 1855)



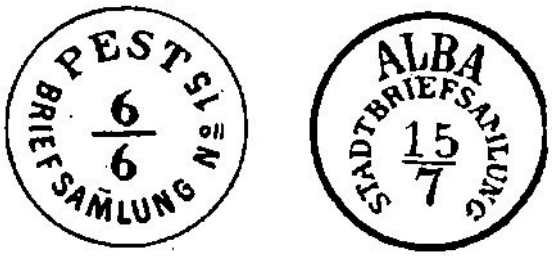
45. Egyszerű tudakozvány (Pest, 1862)



46. Postajárat (Expedition) jelzőbélyegző (Buda, 1860)



47. Postaindulás utáni feladás (Nach Abgang der Post) jelzőbélyegzője (Pest, 1855, 1860)



48. Levélgyűjtőhelyek bélyegzői

küldemények szállításában történt változás, *hanem új postahelyek is keletkeztek a pályaudvarokon*. Ezeknek egy része rendes postahivatal volt s bélyegzőjükön a helynév mellett a Bahnhof vagy B.H. jelzés állt, más részük viszont levélpostai küldemények felvételére feljogosított vasúti távírda hivatal volt, mely csak összegyűjtötte és a legközelebbi postahivatalhoz juttatta a helyi küldeményeket. Ez utóbbiak vasútállomási fejbélyegzőjüket használták a küldeményeken (1867-ig 14 ilyen bélyegzőt ismerünk leveleken, l. 49. ábra). Hasonló feladatot teljesíthettek és hasonlóképpen bélyegeztek *egyes hajóállomások is* (ezektől mindössze 3 bélyegzést ismerünk, l. 50. ábra). A vasút és a gőzhajó

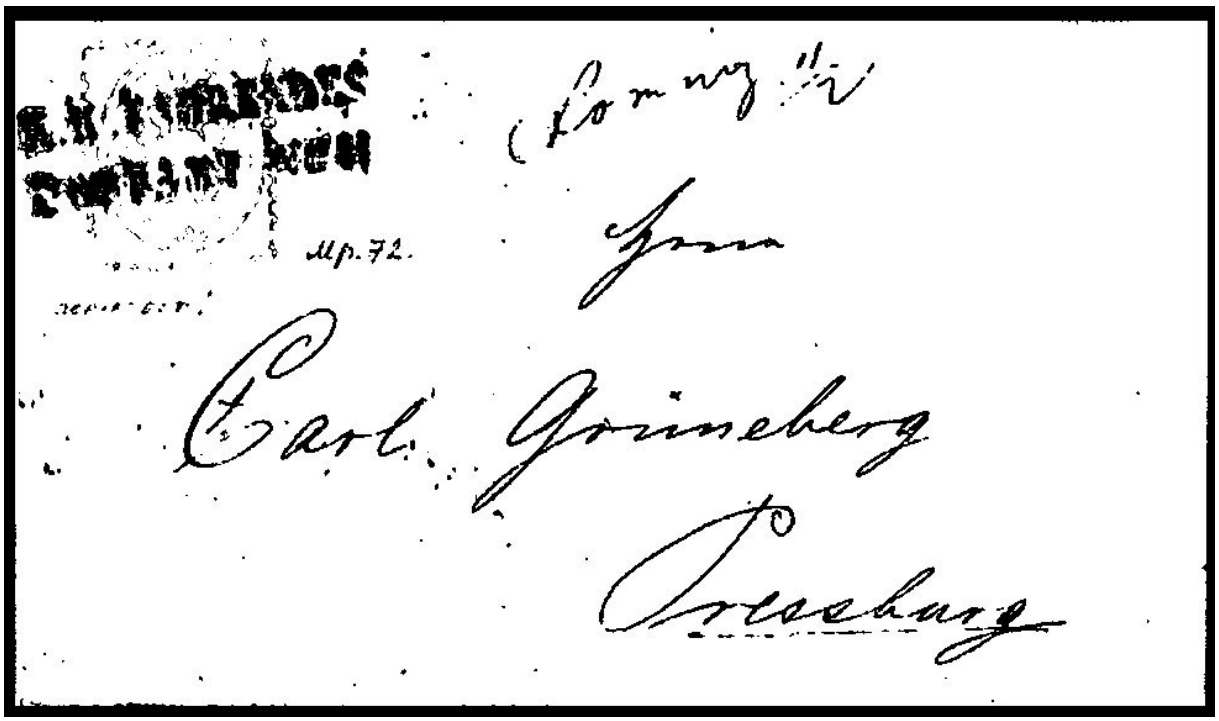


49. Vasútállomási fejbélyegző mint pályaudvari postahely postabélyegzője -



50. Hajóállomási postabélyegző

lehetőséget adott *a mozgóposta* létesítésére. Az első magyarországi vasúti mozgóposta-hivatalt (Fahrendes Postamt) 1862-ben a Bécs-Pest és Pest-Bécs vonalon rendezték be, s a birodalmi mozgóposták sorában a 10. (menet) és 11. (tértiút) számozást kapta (51. ábra). A kikötőhelyek postahivatalaiból



51. Mozgóposta-bélyegző

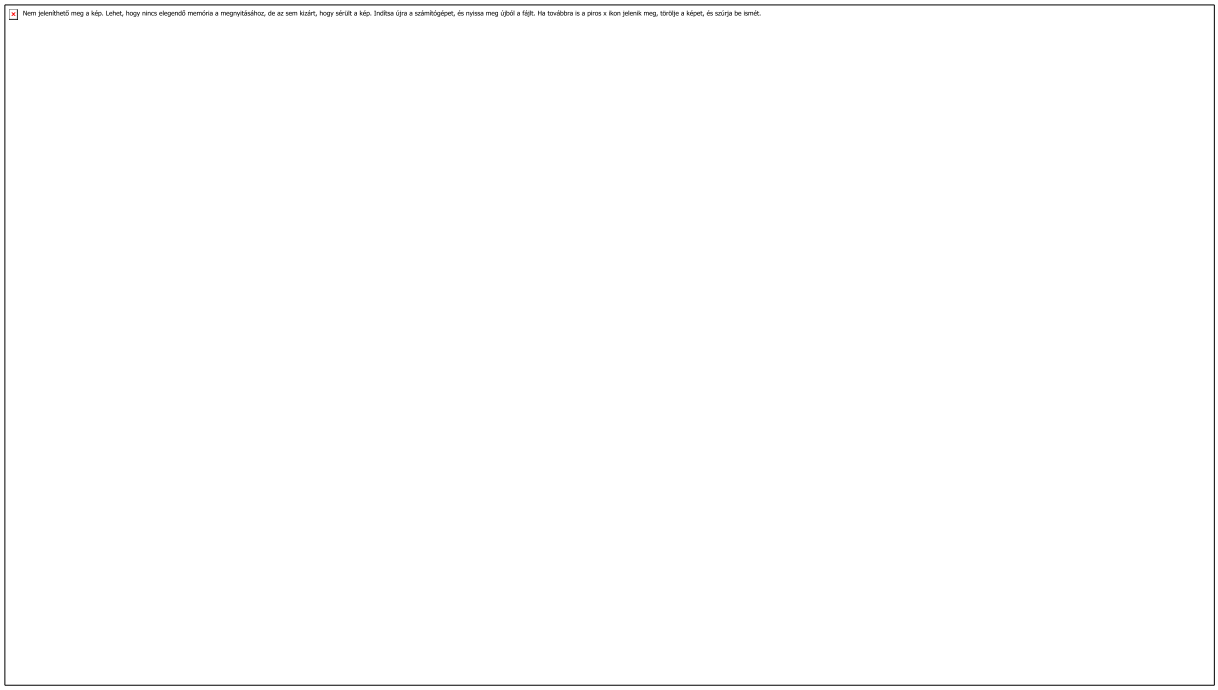
hajón is szállítottak postai küldeményeket, de hajón működő postahivatal csak Fiúmében és Zenggben volt (52. ábra).



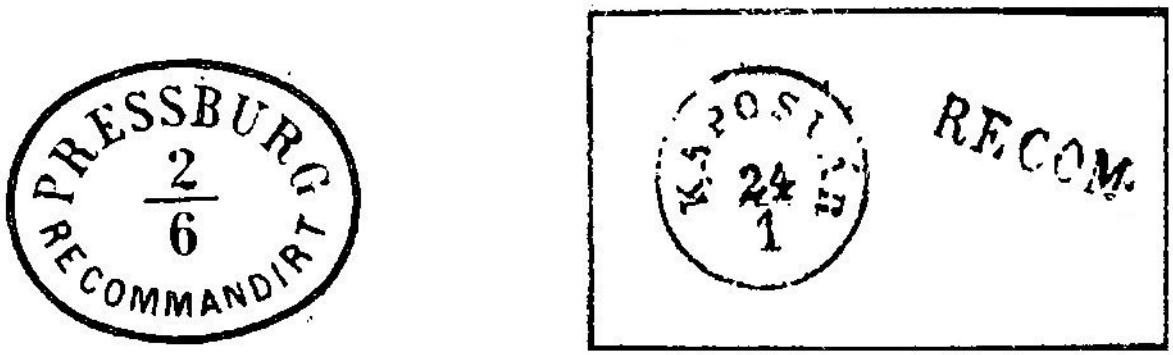
52. Hajópostahivatal bélyegzője (Zengg)

Az 1850-ben megszervezett *távírda* hivatalai is külön bélyegzőket kaptak (53. ábra).

A *különleges kezelés* bélyegzéssel való jelzése is kiszélesedett az előző korszakhoz képest. Az *ajánlási* bélyegzők - akárcsak korábban - ez időben is kisebb részben (összesen 23) kombinált hely-, kelet-, ajánlott bélyegzők, nagyobb részben ajánlási jelzőbélyegzők (54. ábra). Már említettük a külön *hírlapkiadási bélyegzőket* (csak Pesten, Pozsonyban és Nagyszebenben használtak ilyent), valamint a kocsiposta által a pénzeslevelekre alkalmazott FRANCO és ANGEBLICH bélyegzőket. Külön hely-, keletbélyegzőt a kocsiposta nem használt, küldeményeire



53. Távirdahivatali bélyegző táviratfeladási vevényen (Buda, 1865)



54. Ajánlási hely-keletbélyegző és jelzőbélyegző az osztrák postaigazgatás korából

a levélposta bélyegzőjét ütötték. Egyedüli kivétel Miskolc F(ahr) P(ost) szövegű hely-, keletbélyegzője (l. 594. old. 660. ábra), mely típusát és év nélküli keltezését tekintve csak 1867 előtti osztrák hivatalos készítmény lehet, használatára azonban csak 1867 utánról van bizonyítékunk. Gyakrabban fordul viszont elő, hogy kocsiposta-küldeményekre érkezési bélyegzőnek ráütötték az illető kocsipostahivatal keltezés nélküli főnöki bélyegzőjét (l. a 61. ábrát).

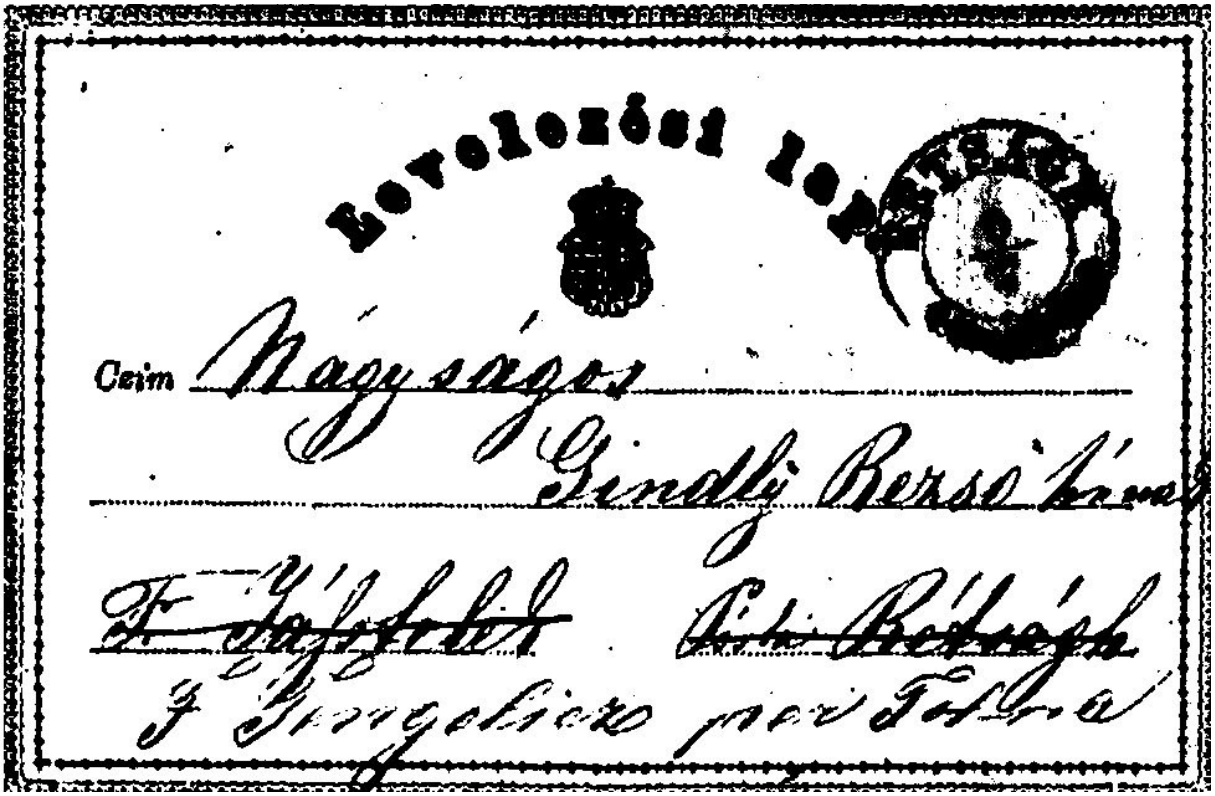
A bizonyos esetekben továbbélő FRANCO bélyegzésen kívül a *bérmentesítésbe* csak a *portó-kezelés* viszonylatában hatolt be a bélyegzési technika. A portó összegét általában kézzel jegyezték rá a levélre, de néhány nagyobb postahivatal készíttetett külön portóbélyegzőt is (l. a bérmentesítési részben). P.D. ill. P.P. bélyegzőkkel jelezték a külföldre menő leveleken, hogy a viteldíj teljesen ki van fizetve.

Az 1850-1867 közötti korszak postai kezelési technikájának ebből a rövid áttekintéséből is kiviláglik, hogy jellegzetesen *átmeneti korszakról* van szó, az elavult kézírásos technika maradványai együtt élnek a kiteljesedő bélyegző-technika és az előretörőben levő nyomdai (ragjegy ill. rányomás) technika elemeivel, a túlsúly azonban nyilvánvalóan a bélyegzőé. A postai küldemények közül azok képviselik legjellegzetesebben ezt a korszakot, amelyeken mind a három technika alkalmazásra kerül (pl. a csomagkísérő levelek, 1. 38. ábrát) vagy a kézírás a bélyeggel szerepel együtt (kézi értéktelenítések), míg a kézírás és a bélyegző együttes előfordulása a múltba, a bélyegé és a bélyegzőé pedig a jövőbe mutat.

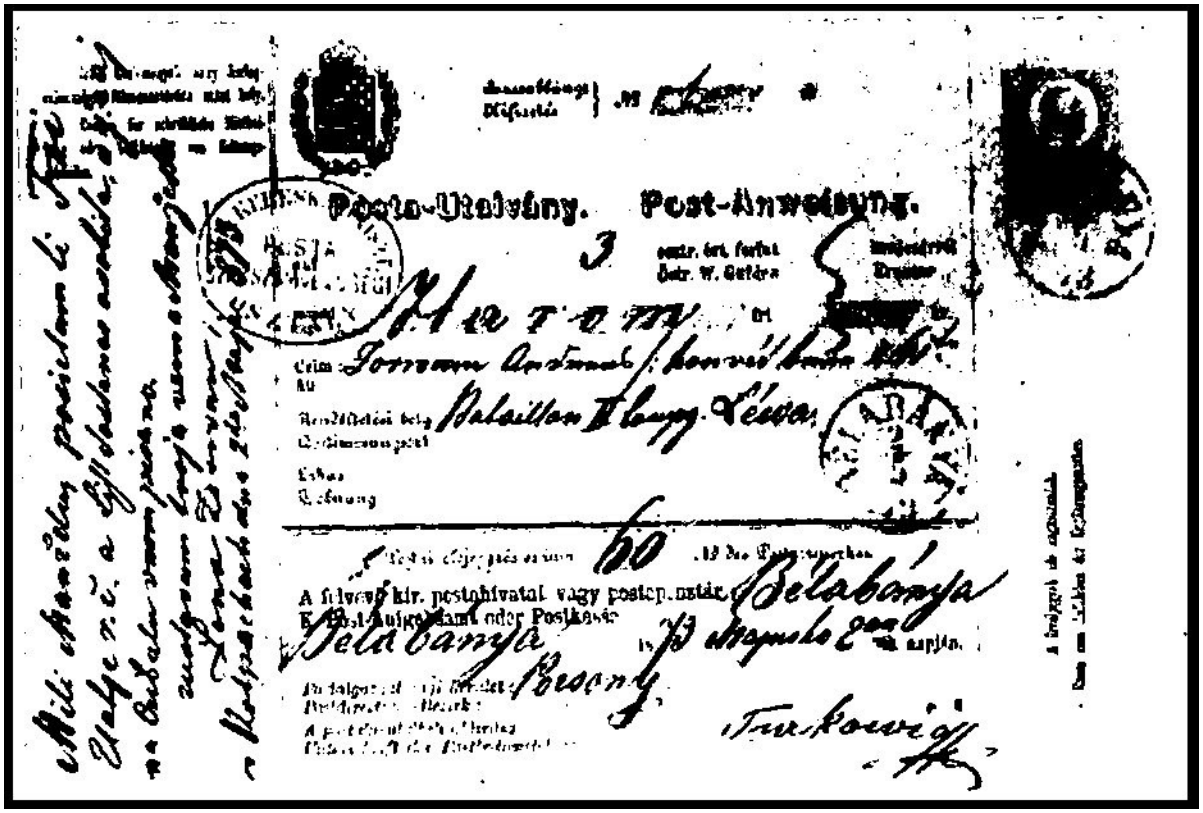
5. A POSTABÉLYEG ARANYKORA (1867- 1920)

Azt a korszakot, amely köztörténetileg a dualista monarchia fennállásával, postatörténetileg pedig az önálló magyar postaigazgatás kialakulásával és megszilárdulásával esik egybe, a postai kezelés fejlődése szempontjából *a nyomdai technika nagyfokú előretörése, a nyomtatott postai értékcikkek és űrlapok sokféle változatban való elterjedése* jellemzi. A korszakon belül két jól szétválasztható alkorszak különböztethető meg: 1890-ig a rányomás dominál, azután a ragjegy. Most már nemcsak a kézírást szorítja ki a nyomdai technika, hanem területeket hódít el a bélyegzéstől is, főleg a különleges kezelési jelzések terén, s csak a hely-, kelet jelzésben marad meg a bélyegzés egyeduralma. Mégsem lehet a bélyegzés, mint kezelési technika hanyatlásáról beszélni. Hosszú stagnálás után éppen ebben a korszakban tűnnek fel fontos technikai újítások, előbb a betétrendszert háttérbe szorító kerékrendszer, majd az új korszakot nyitó találmány, a gépi bélyegzés.

a) A korszaknak 1890-ig tartó első felében feltűnően megszaporodik a *rányomott értékcikkek* száma és fajtája. Az 1860 óta folyamatosan kibocsátott borítókhoz 1869. október 1-vel a levelezőlap (55. ábra) járult, mely osztrák találmány, s mivel a magyar posta egyidejűleg bevezette, *világviszonylatban is e fontos postai újítás úttörői közé számítunk*. A levelezőlap sokféle változatban terjedt el. 1880-ban megjelent a válaszos típus, majd ennek három hivatalos űrlapváltozata: az OMGE-kérdőív (1884), az adóintés (1884) és a rendőrségi bejelentő (1897). 1872-ben került kiadásra a nyomtatványokhoz szolgáló *keresztszalag.*



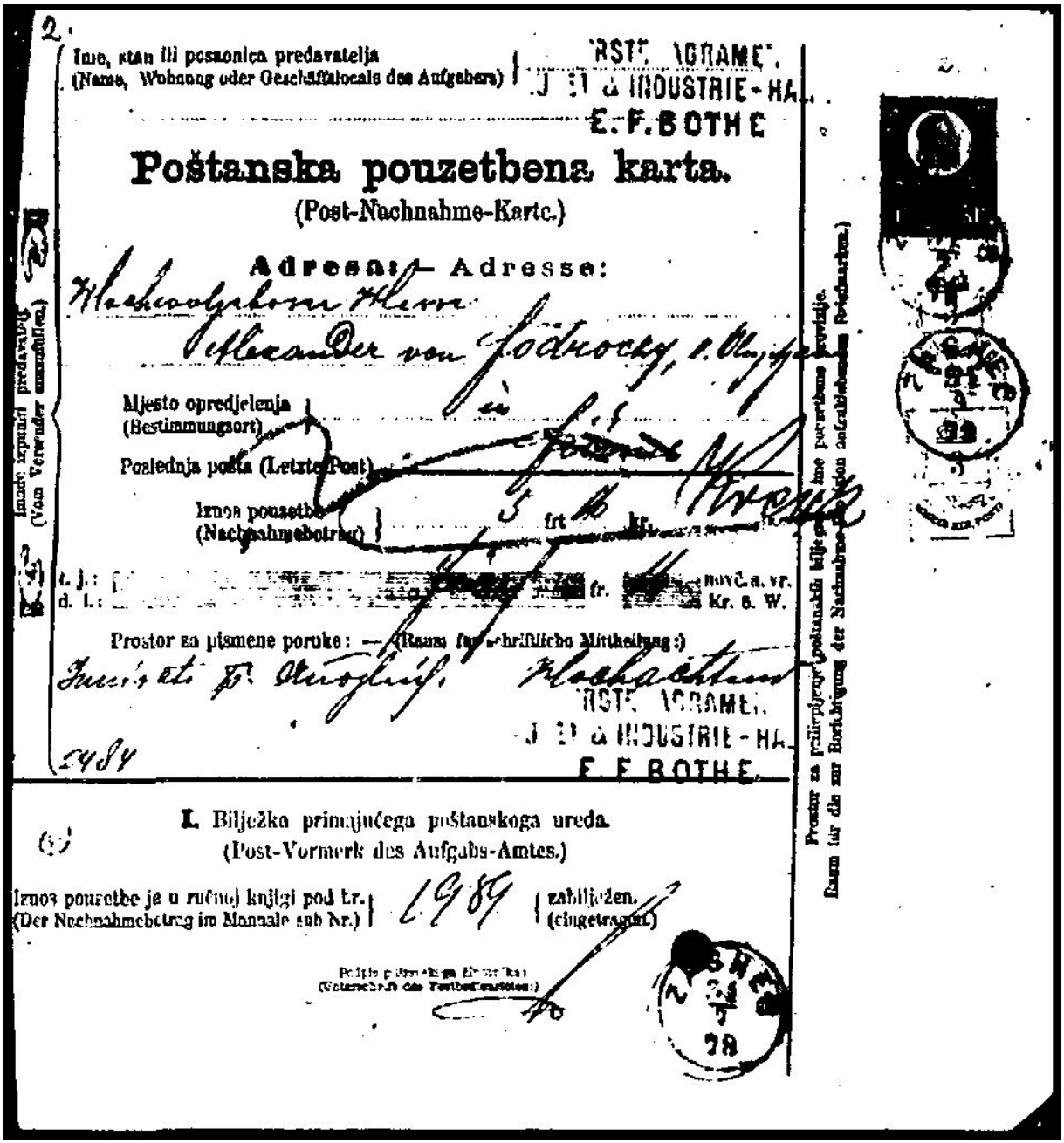
55. Magyarország első levelezőlapja rányomott bélyeggel (1869)



56. Pénzutalvány előnyomott bélyeges űrlapja (1871)

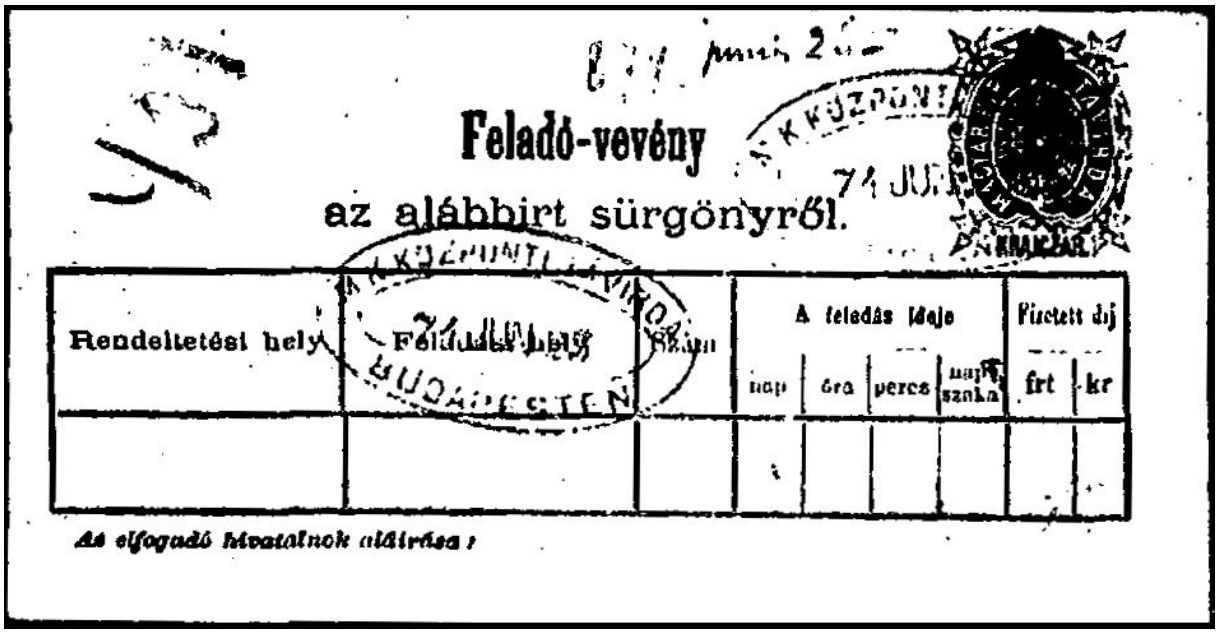
A tőkés gazdálkodás gyors kibontakozása a postai pénztovábbítás új módszereinek bevezetését tette szükségessé: a *pénzutalványt* (1867. 56. ábra) és az *utánvételezést* (1871. 57. ábra). Az előbbinek nyomtatott űrlapjain kezdetben felragasztott bélyeggel rótták le a bérmentesítést és csak 1871-ben adtak ki rányomott értékcikkel ellátott utalványűrlapokat, míg az utóbbinak, űrlapjai kezdettől fogva rányomott értékcikkel jelentek meg. 1880-ban bocsátották ki a rányomásos *postatakarékpénztári* lapot.

A távírda is rátért a korábbi készpénzbérmentesítés helyett a bélyeg és a rányomott értékcikk használatára. Az 1873-ban kiadott távírdabélyegekkel



57. Postai utánvételezés előnyomott bélyeges űrlapja (1871)

egyidőben, azokéval azonos rajzú rányomott értékcikkekkel jelentek meg a távirati *sürgönylapok* és *távirati vevények* (58. ábra), 1888-ban pedig új rányomott bélyegképpel a sürgönyszövegnek a távíróhivatalokhoz való továbbítását szolgáló *távirati lapok* (59. ábra).

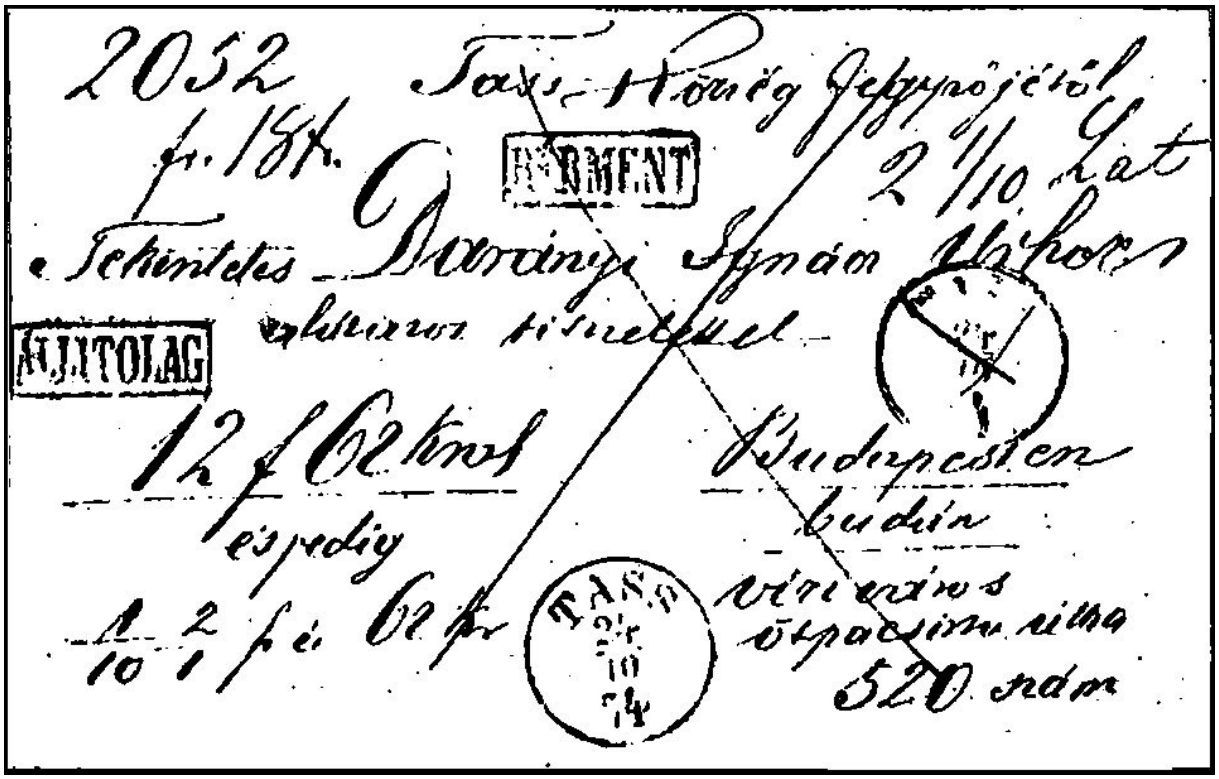


58. Távirati feladóvevény rányomott bélyeggel (1873)



59. Távirati lap címoldala rányomott bélyeggel (1888)

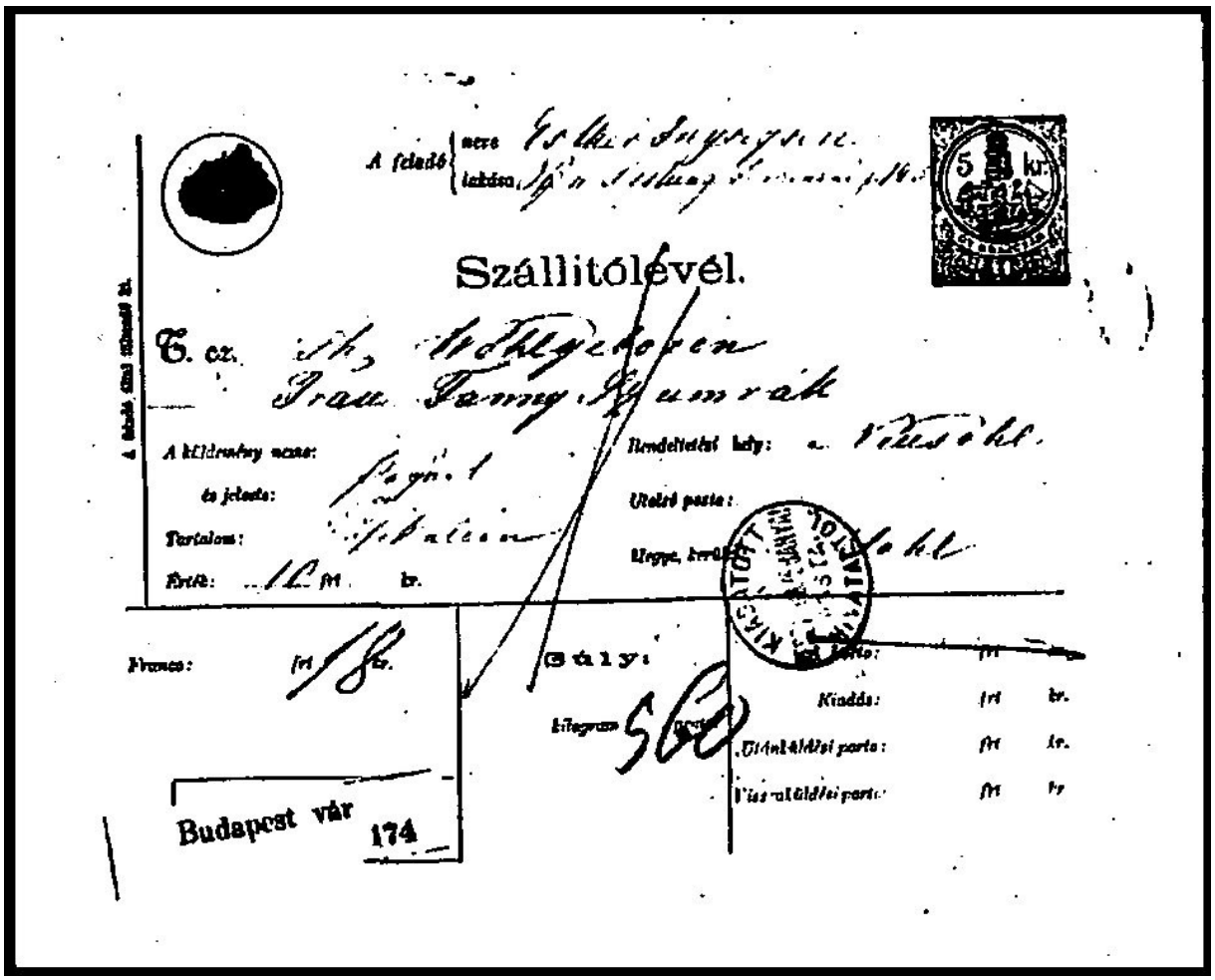
A levélpostával szervezetileg egyesített, de hagyományos kezelési eljárásait még sokáig fenntartó *kocsiposta* gyakorolta legtovább a készpénz bérmentesítést, annak is kézírásos formáját. A *pénzesleveleken* az ANGEBLICH és a FRANCO bélyegzéseket a magyar ÁLLÍTÓLAG és BÉRMENTVE bélyegzések váltották fel, de a bérmentesítés összegét 1889-ig kézírással jegyezték fel a küldeményre (60. ábra). Hamarabb, már 1880-ban rendelték el a csomagok



80. Pénzeslevél kézírásos bérmentesítéssel, BÉRMENT és ÁLLÍTÓLAG jelzőbélyegzőkkel (1889 előtt)

postabélyeggel való bérmentesítését, az ekkor kiadott új *szállítóleveleken* külön szelvényt biztosítva a bélyegek felragasztására. Hivatalos szállítólevelet először 1871-ben nyomtattak; ezen a korábban okmánybélyeggel lerótt csomagilleték már rányomott értékcikként szerepelt, éspedig nem az okmánybélyegével azonos, hanem külön e célra készült rajzzal (61. ábra).

A rányomott postai értékcikkek hirtelen felszaporodását az 1880-as években fokozatos elapadásuk váltotta fel. Először a rányomott távirdabélyegeket (a felragasztott távírdabélyegekkel együtt) vonták ki a forgalomból 1879-ben, s ezután a táviratokat is levélbélyeggel bérmentesítették (a rányomott értékcikk az 1888-tól kezdődőleg kiadott távirati lapokon a táviratszövegnek a távírda hivatalhoz való továbbítását és 5-12 szavas táviratszöveg díját fedezte). 1887-ben lekerült a rányomott értékcikk a pénzutalványról és az utánvételi űrlapról is, helyét ugyancsak levélbélyeg foglalta el. 1900 után nem nyomtattak már keresztszalagot sem. Folyamatosan kiadásra került továbbra is rányomott értékcikkel a levélboríték, a közönséges, válaszos és zárt levelezőlap, az adóintés, a rendőri bejelentő, a távirati lap, a postatakarék-

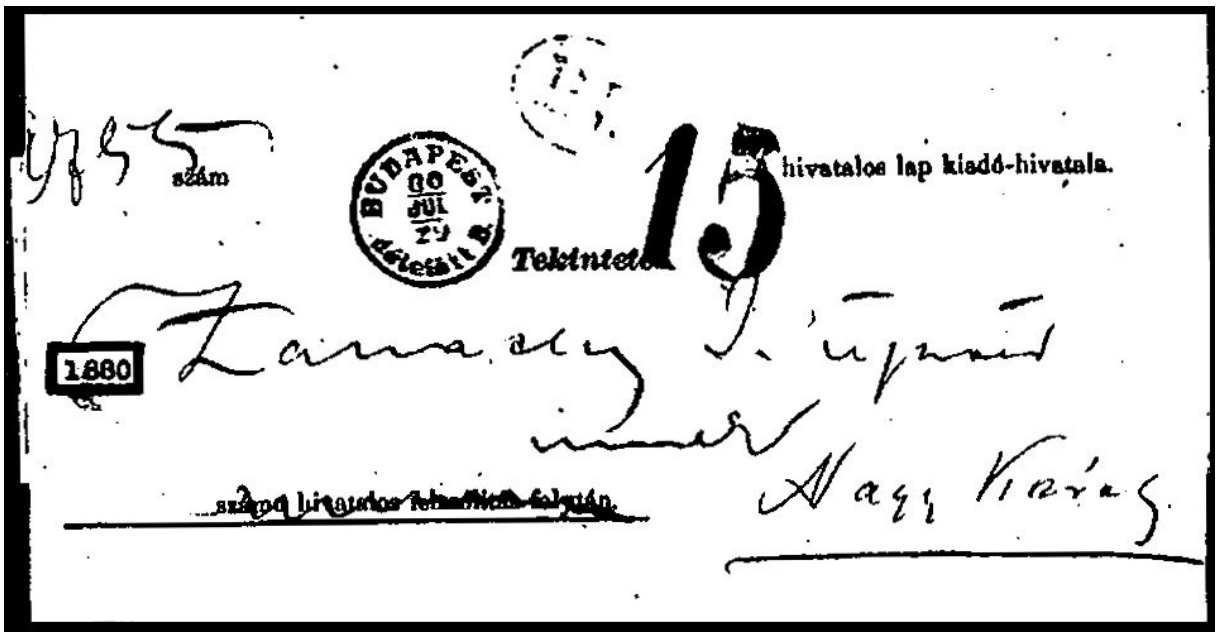


61. Szállítólevél benyomott illetékbélyeggel, feladási helyet és ragszámot feltüntető ragjeggyel, kézírásos bérmentesítéssel és kézbesítési bélyegzővel (1878)

pénztári lap és a csomagszállító-levél, viszont a rányomás újabb változatai csak 1906 után, s akkor sem nagy számban tűnnek fel (távirati űrlap: 1906, pénzutalvány űrlap: 1908, ajánlott levélboríték: 1913, postai megbízás: 1915, és távirati pénzutalvány: 1917).

Mindez arra mutat, hogy 1890 körül a postai értékcikknek magára a küldeményre való rányomtatása már nem felelt meg a postai kezelés technikai kívánalmainak. Ennek okát nyilván a készpénzbérmentesítés felszámolása révén megnövekedett bélyegszükségletben kell keresni, amelyet könnyebben ki lehetett elégíteni sokcímletű bélyegsorozattal (amilyen már az 1888-as feketeszámú krajcáros kiadás is volt), mint sokcímletű rányomott értékcikkel. Ezért kezdődik meg 1890 körül a bélyeg reneszánsza, s vele együtt a ragjegytechnika terjedése.

A készpénzbérmentesítés felszámolása száműzte a szabályos használatból a *kézírásos postai jelzések* utolsó maradványait is. 1890 után már csak a portót kellett (1903-ig) készpénzben leróni, de ennek összegét sem kézírással, hanem már számbélyegzővel jelölték a küldeményen (62. ábra). A kézírásos jelzés



62. Portó jelzése betű- és számbélyegzővel (PL = portós levél, 15 = fizetendő összeg)

(a rovatolási szám kivételével) ezután csak mint *átmeneti szükségmegoldás* szerepel, elsősorban a bélyegek értéktelenítésére, a hely-, keletbélyegző pillanatnyi hiánya esetén.

Ahonnan a bélyeg nem tudta elfizni, onnan a *bélyegzés* szorította ki a kézírást. A bélyegzés fejlődésének tendenciája 1867 után az, hogy miután egyeduralkodóvá vált a hely és a keltezés jelölésében, kiterjeszkedjék a különleges jelzések területére is, a bélyegnek hagyva (a portót kivéve) a bérmentesítés területét. Ennek a célnak elérésére kétféle módszer alakult ki már a múltban: az egyik a hely-, keletbélyegzőhöz járuló *jelzőbélyegzés a különleges kezelés feltűntetésére*, a másik *a hely, a keltezés és a különleges kezelés jelölésének egyesítése egyetlen bélyegzőn*. Mindkét módszernek megvoltak a maga előnyei. Az első olcsóbb volt, mert csak egy betétes hely-, keletbélyegzőt kellett készíttetni, a jelzőbélyegző lehetett egyszerű összerakott vagy egybevésett bélyegző. Emellett a kezelés során csak egyik bélyegző számelemeit kellett cserélgetni, a másikat változatlanul lehetett használni. A második módszer nyilvánvaló előnye az egyszeri bélyegzés volt; nagyobb forgalmú postahivatalok ezért általában ezt választották.

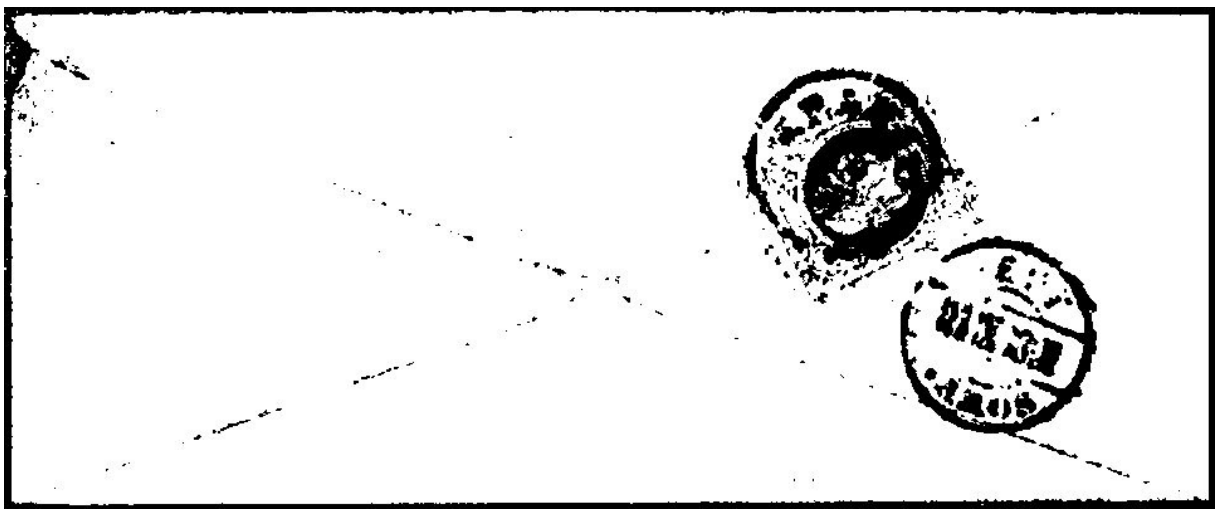
1867 után megszaporodtak a kezelési ágazatok. A korábbi ajánlott, expressz, hírlap, pénzeslevél és csomag mellett felnőtt és elterebélyesedett a rendkívül munkaigényes utalványos és utánvételes pénzkezelés, majd a távírdának a postával 1887-ben történt egyesítése után az ugyancsak sokágú táviratkezelés. Nagyobb forgalmú postahivatalokban (s idővel egyre több postahivatal vált ilyenné) az egyes kezelési ágazatok külön munkahelyekké alakultak s kézenfekvő volt, hogy ezek külön egyesített hely-, kelet- és szakkezelési bélyegzőt kapjanak. 1867 és 1890 közt ezért terjedt el széltében a különféle egyesített hely-, kelet-, szakkezelési (ajánlott, pénzutalvány, pénzrovatolás,

távírda, hírlapkiadás, levélposta, kocsiposta) bélyegzők használata, ami oly színessé, változatossá teszi bélyegzés szempontjából a kor postai küldeményeit (l. 101−103. ábrák).

A hely- és kelet jelzésnek a szakkezelési jelzéssel egyazon bélyegzőn való egyesítése ellen hatott azonban egy másik — ugyancsak a postai forgalom növekedéséből és a kezelési eljárások differenciálódásából fakadó — tendencia, éspedig az a törekvés, hogy az állandóan szaporodó *újtípusú postahelyek*, valamint az egyre *pontosabbá váló keltezés* jelzése is rákerüljön a bélyegzőre.

A nagyobb városok kerületi és vasútállomási postahivatalaink, valamint a vasúti mozgópostáknak az adatai egyre több helyet foglaltak el a bélyegzőkön, mert legalább két helynevet (a város és a kerület nevét, vagy a „pályaudvar" szót, ill. a mozgóposta kezdő- és végállomásának és sorszámának megnevezését) kellett a bélyegzőn elhelyezni. Ehhez járult később a nagyobb postahivatalokban az a szükséglet, hogy az egy szakkezelésen belül működő külön munkahelyek („ablakok") a jobb ellenőrizhetőség kedvéért külön bélyegzőt kapjanak s azon a munkahely is fel legyen tüntetve (ez kezdettől fogva az abc betűinek alkalmazásával történt, l. 458. old. 183-186. ábra).

A *keltezésben* már a korszak elején bevezették az évszám kötelező használatát, a nagyobb postahivataloknál a napszak, néha az óra jelzését is, ami a betétrendszerű bélyegzők cserélendő elemeinek számát szaporította, s kezelésüket nehezítette. A keltezési elemek változtatásának könnyítését célozta egy nagyjelentőségű újításnak, a *kerékrendszernek az alkalmazása*. Ebben a rendszerben a keltezési elemeket (számokat) kiékeléssel behelyezett betétek helyett körláncokra, azokat meg egymás mellé egy hengerre illesztik. A keltezési elemek változtatása a lánc elforgatásával történik. Ahány körlánc van a hengeren, annyiféle keltezési elem változtatható. Postatörténeti szakirodalmunk sokáig azt tartotta, hogy a kerékrendszerű bélyegzőket világviszonylatban először Magyarországon használták. Később kiderült, hogy Svájcban már 1867-ben használatba vettek ilyen rendszerű bélyegzőket, míg nálunk csak 1873 őszén került sor alkalmazásukra. Újabban felbukkant egy „Pest/Város" feliratú kerékrendszerű bélyegzőnek néhány 1868 őszéről származó lenyomata, levelek hátoldalán, mint érkezési bélyegzés (63. ábra). Aligha lehet kétsé-



63. Az első ismert magyarországi kerékrendszerű bélyegző lenyomata (Pest, 1868)

ges, hogy ez a feladási bélyegzésre tudtunkkal nem használt bélyegző a kerékrendszer kikísérletezésére szolgált. A filatéliában „őskerék" elnevezés alatt ismert korai kerékrendszerű bélyegzők általános elterjedése azonban csak 1890 után következett be, addig a betétrendszer maradt uralkodó.

A korszak bélyegzői, melyeket egységesen és központilag a Klassohn cég szállított, a kétkörös „őskerék" típusúakon kívül egykörös évkeltezésű, díszítés nélküli kivitelezésben készültek, egészen kivételesen fordulnak elő négyszögű és ellipszisformák (l. 442. old. 78. és 444. old. 93. ábra). Magánúton készített bélyegzőt eddig egyet ismerünk ebből az időből, Lucsivna kétkörös, primitív díszítésű bélyegzőjét, mely a bélyeg előtti hasonló típust utánozza.

A hely- és keltezéselemek szaporodása miatt egyre nehezebbé vált a szakkezelési jelzéseket is a hely-keletbélyegzőn elhelyezni, s így az egyesített hely-kelet szakkezelési bélyegzők kialakítására irányuló tendencia válságba került. Nemcsak a gyártási technika szempontjából merültek fel problémák, hanem azért is, mert a túlspecializált bélyegzők megmerevítették a postai kezelés szervezetét. A munkahelyeknek az időről időre változó szükséglethez mért átcsoportosítását ugyanis nehezítette, hogy bélyegzőjük meghatározott szakkezeléshez kötötte őket, egy munkahelynek viszont többféle kezelési bélyegzőt adni nemcsak költséges, hanem ellenőrizhetetlen bonyolultság előidézése is lett volna. A kérdést csak a következő korszakban oldották meg az egyesített hely-kelet-szakkezelési bélyegzők bevonásával és a szakkezelési jelzéseknek jelzőbélyegzőkre vagy ragjegyekre vitelével.

b) 1890 körül, a kapitalista átalakulás kibontakozása idején a postai forgalom már annyira megnövekedett s egyben differenciálódott, hogy a bélyeg és a bélyegzés fejlődésének addig uralkodó technikai megoldásai (a rányomás, illetve az egyesített hely-kelet-szakkezelési bélyegző) — mint láttuk — elégtelennek bizonyultak.

A rendkívül differenciálódott bérmentesítés minél több bélyegcímletet követelt meg, ami a rányomásos technikát háttérbe szorította és a *ragjegyes technikának nyitott utat*. 1888 után nemcsak a levélbélyeg kiadások címletei szaporodnak meg, hanem újfajta bélyegek is keletkeznek. A távírdabélyeg feltámasztására a távírdának a postával való egyesítése miatt nem került sor, de továbbra is kiadtak újság- és újságilleték-bélyegeket, valamint rányomott csomagilleték-bélyegeket. 1903-ban hódította meg a bélyeg a bérmentesítésnek azt az utolsó területét, ahová addig még nem hatolt be: a portót. A magyar portóbélyeg megjelenése kiindulópontjává vált egy *bélyegkiadási hullámnak*, amely most már túlcsapott a bérmentesítés körén és behatolt a különleges kezelési jelzéseknek addig a bélyegzés által dominált területére: 1916-ban sürgős, 1918-ban repülő, 1921-ben hivatalos bélyeg jelent meg. A bérmentesítésnek a különleges kezelési jelzéssel való egyesítése régi tendencia, találkoztunk már vele a bélyegelőtti korszakban a hírlapilleték-szigettán, majd az újság-, a hírlapilleték-, a csomagilleték- és a távírdabélyegen, de elevenné csak a XX. század elején vált. Érvényesülése összefügg *a ragjegy-technikának a bérmentesítésből a különleges kezelések területére való átterjeszkedésével*, ami már korábban, 1890-ben jelentkezett az *ajánlási ragjegy* bevezetésével (64. ábra). Ez egyben a kézírásos kezelés legutolsó maradványának, a rovatolási szám kézírásos feltüntetésének nyomdai technikával való helyettesítését is magával hozta. (Ennek is volt korai előfutára: a már említett csomagragjegy.) A rag-

jegy alkalmazása ezután gyorsan terjedt a különleges kezelési jelzések területén, kiszorítva onnan a jelzőbélyegzőket: 1892-ben az akkor bevezetett levélpostai utánvét kapott (háromszögű) kezelési ragjegyet (64. ábra); a kezdetben „szorgalomlevél”, később „express” feliratú jelzőbélyegzéseket is ragjegy váltotta fel (64. ábra), s különösen sok ragjegy készült a kézbesítéssel kapcsolatos jelzések (elköltözött, nem fogadta el, ismeretlen stb.) feltüntetésére, amelyeket eddig többnyire kézzel vezettek rá a küldeményekre.



64. Ajánlási, utánvételezési és express ragjegyek

A ragjegy-technikának ez az előretörése — mint láttuk — részben a bélyegzés rovására történt, főként azonban a kézírásos kezelés legutolsó maradványainak eltüntetését szolgálta, s ennyiben a postai kezelés technikai fejlődését mozdította elő. Kevésbé függ azonban össze a postai kezelési technikának a fejlődésével, s inkább egy új tényezőnek, *a filatéliának kezdődő hatását jelzi olyan bélyegfajták megjelenése, amelyek* a bérmentesítés vagy a különleges kezelés jelzésén kívül eső, *nem postai célt szolgálnak*. Az első ilyen bélyegsorozat 1913-ban árvízkárosultak segélyezésére (felárral) készült, ezt követték a hadisegély-sorozatok. A filatélia bélyegszaporító befolyása még inkább megnyilvánul az alkalmi bélyegek (koronázás: 1916) és felülnyomások (margitszigeti kiállítás: 1917) megjelenésében. Ezzel a bélyeg történetében új korszak nyílik meg, mely óriási mennyiségi szaporodást hoz, egyben azonban zsákutcává is válik, mert a bélyegkiadást eltéríti tulajdonképpeni céljának, a postai kezelés megkönnyítésének szolgálatától.

A bélyeg jövőjének problematikussá válásában nagy_ szerepe volt a *bélyegzés* lendületes fejlődésének. E tekintetben legjelentősebb mozzanat az addig — mint láttuk — csak szórványosan alkalmazott *kerékrendszer széleskörű bevezetése* volt, 1890-ben. Ettől kezdve a nagyobb postahivatalok kizárólag kerékrendszerű hely-kelet bélyegzőket használnak, mégpedig órajelzéssel. A bélyegző jellegzetes formája a kettős kör, a keltezési elemeket tartalmazó harántpánttal (lásd 458. old. 182. ábra). Hasonló formájú, de betétrendszerű bélyegzőt kaptak 1892-től kezdődőleg a kisebb postahivatalok; ezeken a bélyegzőkön órajelzés nincs, csak a napszakot jelzik N (nappal) és É (éjjel) betűvel a harántpánt alatti félkörben (l. 460. old. 193-194. ábra). Egy évvel később rendszeresítik az ellenőrzőbetűket. Ez a rendelkezés az egyesített hely-kelet szakkezelési bélyegzők megszüntetésével járt együtt, amire 1893-ban került sor. (A bélyegzőket azonban nem kellett beszolgáltatni, hanem azokat tönkremenetelükig, a kezelési ágra való tekintet nélkül, pl. pénzrovatolási bélyegzőt közönséges levélre stb., tovább használták.) A *hely-kelet bélyegzés ezzel önállósult;* a különleges kezelési jelzéseket ettől kezdve jelzőbélyegzőkkel vagy ragjegyekkel vezették rá a küldeményekre. Egyedüli kivétel a Budapest 4-es postahivatal volt, amely 1938-ig kizárólag egyesített hely-kelet-szakkezelési bélyegzőket használt, mégpedig kerékrendszerű kivitelben (l. 600. old. 693-700. ábra). A helymegjelölés tekintetében is egyszerűsítés történt, amennyiben a nagyobb városok kerületi postahivatalait megszámozták, s a bélyegzőkön a kerület neve helyett annak sorszáma szerepel. (A 2. szám még mindig vasútállomási postahivatalt jelöl.) Különleges formájú (négyszögletes) hely-kelet bélyegzők készültek 1900 után a postaügynökségek és gyűjtők számára (l. 519. old. 401—403. és 508. old. 373-374. ábra).

A bélyegzők formájának és használatának ez a szabályozása kiküszöbölte a korábbi sokféleséget és zsúfoltságot, ugyanakkor azonban a filatélia hatására nemcsak újfajta bélyegek, hanem újfajta bélyegzők is keletkeztek: az *alkalmi bélyegzők*. Az első ilyen az 1879-ben készült („futott" küldeményen még nem ismert) székesfehérvári kiállítási bélyegző volt (l. 489. old. 326. ábra). Ezt 1920-ig további 23 alkalom (főleg kiállítás) bélyegzője követte. Elszaporodásuk (mint az alkalmi bélyegeké is) a következő korszak jellegzetessége.

A XX. század első évtizedében feltűnnek a *gépi bélyegzés élőfutárai*. Átmenetnek a hengeres bélyegzők tekinthetők, amelyeket elsősorban a csomagszállító-levelek bélyeges szelvényére alkalmaztak a bélyegek értéktelenítésének megkönnyítésére. Hamarosan megjelentek a *gépi hely-kelet bélyegzők* is, jellegzetes értéktelenítő vonalmotívumaikkal (l. 476. old. 286-287. ábra). Messze előremutató újítás volt 1906-ban az *ajánlott levelet felvevő automata*, amely nemcsak ajánlási bélyegzést ütött a levélre, hanem egyben másodbélyegzés formájában vevényt is adott ki (l. 585. old. 629. ábra, az automatát magát, lásd 196. old. 6. ábrán).

A posta 1906. május hó 1-én (PTRT. 1906. évi 17. számban megjelent 13.041/906. sz. rendelet) a belföldre, valamint Ausztriába, Bosznia-Hercegovinába és Németországba szóló ajánlott küldemények felvételére kísérletképpen a Bpest 4. sz. (központi) és a Bpest 6. sz. (Gyár utcai) postahivatalokban egy-egy automatát, „önműködő gépszekrényt" állított fel. Az automatát postai alkalmazott kezelte. A bérmentesítési valamint az ajánlási díjat 10 fillér hiányával a feladónak kellett az ajánlott küldeményre bélyegben felragasztani.

A hiányzó 10 fillér pótlásaképpen 1 db 10 filléres pénzdarabot kellett a levél behelyezése előtt az automata megfelelő nyílásába csúsztatni, miáltal a gép működésbe jött. A bedobott pénzdarab értékének megfelelő 10 filléres levélbélyeget — amelybe ellenőrzés céljából megkülönböztetésképpen az ,,AUT." jelzés volt belelyukasztva — a felvevő postahivatalnál az automatát kiürítő postai alkalmazott ragasztotta fel. E célra csakis ,,AUT." jelzésű bélyeget volt szabad használni, viszont az ezzel a jelzéssel ellátott bélyegeket más célra nem lehetett fordítani. Az automata által felvett ajánlott küldeményekre ajánlási ragjegyet nem ragasztottak, mivel a ragjegyeknek megfelelő szöveget maga a gép nyomta rá a küldeményre. Ebben a lenyomatban a római szám az automata számát és az utána következő szám a levél ajánlási ragszámát jelzi. Ha a ragszámlenyomat elmosódott, a lenyomatot vörös tintával kellett kiegészíteni. Az automata minden bedobott küldeményről kártya alakú feladóvevényt adott, amely a felvevőhivatal nevét, a feladás napját, az automata számát és az ajánlási számot tartalmazta. A küldemény címét a vevény nem tüntette fel. Ezt a vevény hátlapjára a feladó maga írhatta fel, vagy kérhette, hogy a hitelesség okáért a feladás napjától számított két hónapon belül a felvevő postahivatal díjtalanul a vevényre jegyezze fel.

Kézenfekvő lett volna az ajánlott bélyegzést egyúttal ajánlási bérmentesítésnek is tekinteni (ajánlott bélyegek külföldön akkor már léteztek), hiszen az automata gépezet 10 filléres pénzdarab bedobására lépett működésbe, erre azonban nem gondoltak, hanem a levelekre utólag, belkezelésben ragasztottak fel (és láttak el hely-kelet bélyegzéssel) külön e célra AUT-betűkkel perforált 10 filléres bélyeget. Ez a valójában fölösleges eljárás megfosztotta az automatát attól az előnytől, amelyet a ragjegyes ajánlási módszerhez képest biztosított volna; az AUT-bélyeg belkezelésben történt felragasztása ugyanis legalább ugyanannyi munkát adott a postatisztviselőnek, mint a ragjegyé. Nem kétséges, hogy ez esetben is a beidegzett rutin, a technikai megszokás állta útját a fejlődésnek: a kor postás-szemlélete annyira azonosította a bérmentesítés fogalmát a bélyeggel, hogy a bélyegzéssel való bérmentesítés gondolata nem merülhetett fel. Pedig ez volt a jövő útja, amelyre a magyar posta már 1906-ban ráléphetett volná. Ez nem történt meg, ellenkezőleg: az ajánlott levelet felvevő néhány automatát rövid használat után kivonták a forgalomból. A postai kezelés új korszaka csak jóval később, külföldi példák nyomán nyílt meg.

6. A BÉLYEG ÉS A GÉPI BÉLYEGZÉS VERSENYFUTÁSA (1920-TÓL)

Nem térhetünk ki a postai kezelésben a két világháború kivételes viszonyai között bekövetkezett sajátos jelenségekre (a bélyeg- és bélyegzőhiány miatt a kézírásos jelzések felelevenedése, katonai érdekek miatt néma bélyegzők használata stb.), ezekkel a monográfia megfelelő helyein fogunk foglalkozni, mert itt csak zavarnák a fejlődés normális vonalának megrajzolását. Ez a vonal világosan és határozottan a gépi bélyegzés diadala felé mutat.

A postai küldemények mennyiségének állandó növekedése, különösen a hivatalok és cégek egyidőben feladott küldeményeinek nagy tömege kikényszerítette *a készpénzzel való bérmentesítés felelevenítését,* mert ezzel a bélyeg

felragasztásának időrabló műveletét ki lehetett kapcsolni. 1920 tavaszán két budapesti postahivatal (Budapest 62. és 72.) kezdte meg a készpénz-bérmentesítést jelző bélyegzők használatát, a rag-rendszerű bélyegzőgép értéktelenítő hullámvonalainak helyére illesztve be a készpénz-bérmentesítés jelzését (l. 637. old. 881-882. ábra). Néhány év alatt az összes kincstári postahivatal megkapta a kerékrendszerű hely-kelet- készpénz-bérmentesítő bélyegzőjét. A piros szín használatát 1927-ben rendelték el. Ez volt az első lépés a bélyeg egyeduralmának megtörésére a bérmentesítés területén.

A készpénz-bérmentesítést jelző bélyegző használata azonban csak a postahivatalban történő feladást tette lehetővé, s ott sem oldotta meg az anyagi ellenőrzés kérdését. A bélyeg ebből a szempontból előnyösebb volt. Teljesen feleslegessé a bélyeget csak a *bérmentesítő gépek* tehették. 1929-ben vették nálunk az elsőt (Francotyp rendszerűt) használatba, azóta többféle típus terjedt el, elsősorban hivataloknak és cégeknek kikölcsönözve. Ezek a gépek már egyszerre ütnek le hely-kelet bélyegzést és összegszerűen meghatározott bérmentesítési jelzést (lényegileg tehát értékcikket, míg a készpénz-bérmentesítő bélyegző inkább a bélyeg előtti FRANCO bélyegzéshez hasonlítható), s egyben elszámolják a bérmentesítésre felhasznált pénzösszegeket (l. 641. old. 888. ábra). A bérmentesítő gép a közületi levélfeladásból kiküszöbölte a bélyeg használatát; magánfelek számára ezt az 1963-ban kísérletképpen bevezetett levélfelvevő automata tette lehetővé (l. 642. old. 894. ábra),

A gépi bélyegzésnek ez idő szerint legtökéletesebb változata már mind a három kezelési elemet magában foglalja. A *kombinált bérmentesítő-hely-keletajánlási gépi bélyegzés* (beleértve az egyidejű gépi vevénykiadást is) megoldja a postai kezelés két évszázados problémáját: *minden kezelési jelzést egyetlen mozdulattal vinni rá a küldeményre* (l. 641. old. 889. ábra). Azok a törekvések, amelyek a bélyeg előtti korszakban a különböző kezelési elemeknek egyetlen kézi bélyegzésben való egyesítésére irányultak, s a maguk idején a kézi bélyegzés technikai korlátai miatt nem érhettek el megnyugtató eredményt, a gépi bélyegzéssel a megvalósuláshoz érkezhettek.

Ezzel az a kerülő út, amelyre a posta a bélyeg használatával kényszerült, visszatorkollott a bélyegzés által annak idején megnyitott fővonalba. A bélyeg ettől kezdve technikai szempontból elavult módszernek tekintendő. A technikai fejlődés törvényei szerint azonban a régi harcol létéért az újjal, és ebben a harcban maga is megújul. A postabélyeg nincs kihalóban, sőt egyre dúsabban tenyészik. Ez annak tulajdonítható, hogy időközben a bérmentesítés mellett (és a filatéliai érdeken túlmenően) újabb hivatáshoz jutott, most ez a hivatása kerül előtérbe és hosszabbítja meg létét. Bérmentesítő szerepe lassanként háttérbe szorul, és egyre inkább propagatív feladatokat tölt be. Gondolatok, ismeretek terjesztésének eszköze, esztétikai elemek hordozója lett, s jövője még inkább ebbe az irányba mutat. Hogy mikor válik majd meg a bélyeg bérmentesítő hivatásától és áll kizárólag propagatív feladatainak szolgálatába, az nemcsak a bélyegzési technika további fejlődésétől, hanem a filatelisták szeszélyeinek alakulásától is függ. Mindenesetre a levélzáró bélyegek szaporodása és kedveltsége arra utal, hogy ez az idő talán nincs is annyira messze, mint azt sokan gondolnák.

A bélyegnek bérmentesítő szerepe 1920 után ugyan megmaradt, de a

kiszorult. A sürgős, a postatakarékpénztári, a hivatalos, majd a hírlap- és hírlapilleték-, végül a csomagilleték-bélyeg is eltűnt az űrlapilleték-jegyekkel együtt. A légiposta bélyegeket ma már korlátozás nélkül használják közönséges postabélyeg helyett, és viszont. Ezzel szemben állandóan növekszik az *alkalmi bélyegkibocsátások* száma, s a nyilvánvalóan filatéliai célt szolgáló blokk is megkezdte nálunk pályafutását 1934-ben (jellemzően éppen egy bélyegkiállítás alkalmából). Ezzel párhuzamosan az *alkalmi* — mellettük az első napi-jelzőbélyegzések is szaporodnak. A propaganda a bélyeg mellett a bélyegzést is a maga szolgálatába állította (hirdető bélyegzők). A postai kezelés fejlődésének ez a szétágazása, technikai és propagatív irányban, tükröződik a filatéliának az ún. „klasszikus" és „motívum" ágazatainak kialakulásában.

Jelenleg itt tartunk a fejlődésben, és nem lehet távoli jóslásokba bocsátkozni. Annyi azonban bizonyos, hogy a technikai fejlődés a postai kezelés terén sem fog megállani, s ez még sok meglepetést okozhat a filatelistáknak is.

A POSTABÉLYEG

Írta:
MAKKAI LÁSZLÓ − VISNYA SÁNDOR

I. Fejezet

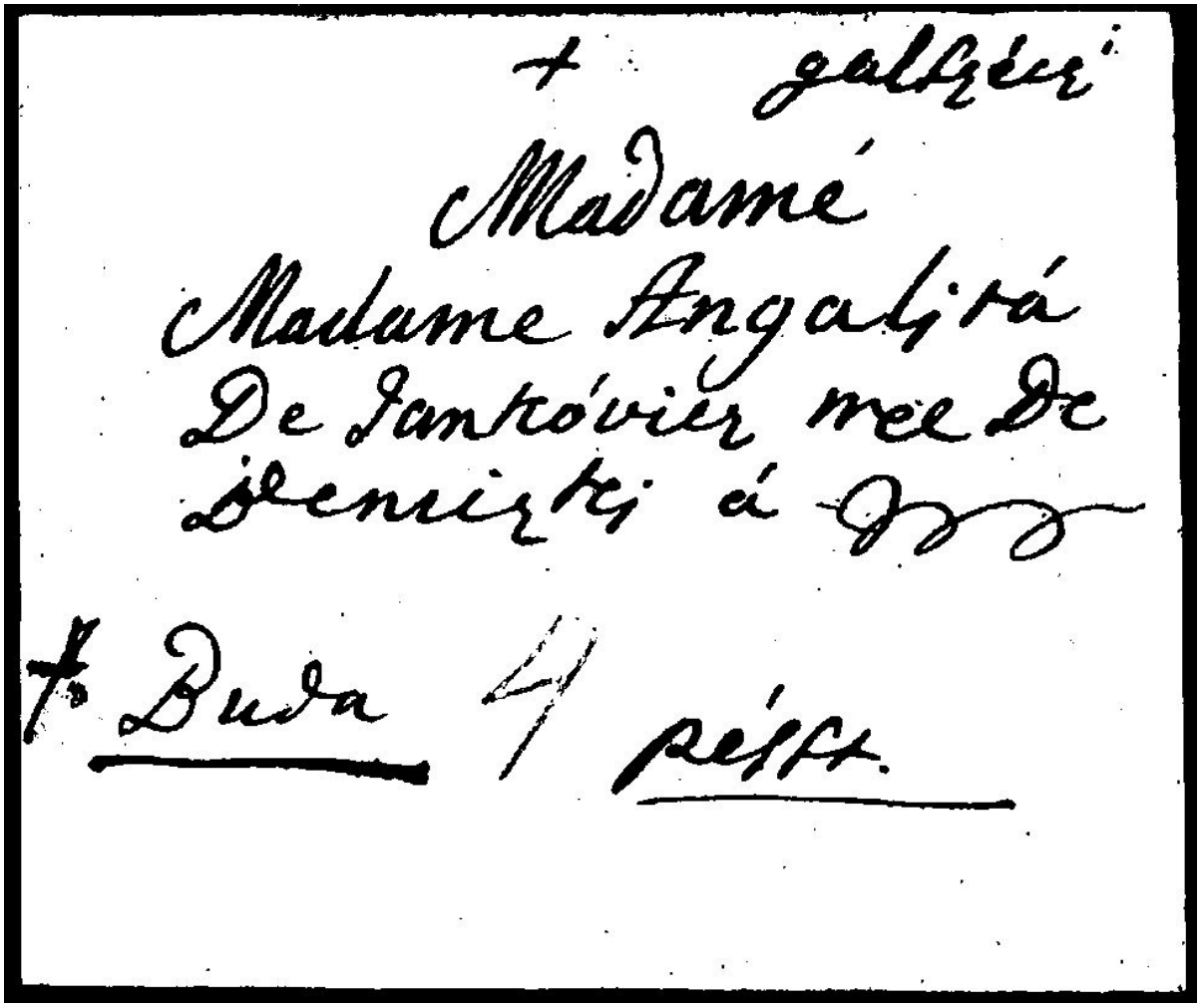
A POSTAI KÜLDEMÉNYEK BÉRMENTESÍTÉSE

A XVI. században megszervezett magyarországi posta kezdettől fogva szállított bérmentesített magánküldeményeket, egyrészt a hetente kétszer közlekedő rendes (ordinaria) postajáratokkal, másrészt az alkalomszerű rendkívüli (extraordinaria vagy estafette) küldöncök által. A rendes járatokon a levéldíj hosszú időn keresztül azonos maradt: féllatonként (8,7 g) 6 krajcár, egész latonként 8 krajcár. Ez a tarifa az 1722. évi rendezés során (mely egyben a postai szállítást regálejognak nyilvánította) annyiban változott, hogy a belföldi levéldíjat 8 krajcárra emelték féllatonként, míg a külföldi levéldíj 6 krajcár maradt. 1757 és 1789 között a kisebb postaállomások egymás közötti forgalmában féllatonként 6 krajcárra szállították le a levéldíjat, majd ezt a kivételt megszüntetve, 1798-ig az 1722. évi tarifát állították helyre. A rendkívüli (stafette) küldönccel továbbított levélért 1 ló utáni hajtópénzt és ezenkívül pótdíjat számítottak fel, ami együttesen igen tekintélyes összeget, pl. Pest és Bécs között több mint 20 forintot tett ki.

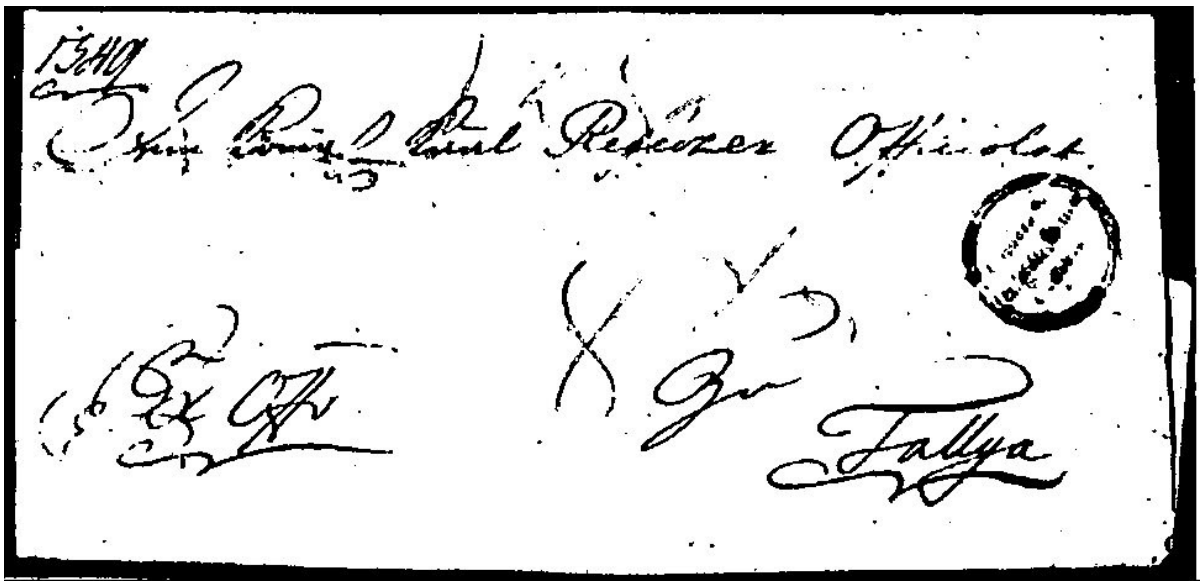
A XVIII. század közepén a vevény ellenében átadott bírósági idézések mintájára vezették be az ajánlott (recommandirt) levelét, mely után a feladó egy rendes féllatos levél díja fejében vevényt kapott. 1755 és 1786 közt megengedték, hogy ajánlott levélben pénzt is küldjenek, ezután azonban ezt megtiltották, s a pénzküldeményeket egészen a postautalványnak 1867-ben történt bevezetéséig a kocsiposta továbbította, melyet 1750-ben pénz- és értékküldemények, valamint csomagok szállítására létesítettek.

1. BÉRMENTESÍTÉS KÉSZPÉNZBEN (1850-IG)

A készpénzben kifizetésre kerülő szállítási díjakat a XVIII. század folyamán kezdték a küldeményekre feljegyezni. Magyarországon erre az első példákat a század negyvenes éveiből ismerjük. Eleinte irónnal, később túlnyomóan vörös krétával, néha tintával jelezték a bérmentesítési összegeket, éspedig nem a feladó által ténylegesen kifizetett, hanem a címzett által fizetendő összeget, azaz a fél (65. ábra) vagy az egész (66. ábra) portót. (Egész portót a portómentesen levelező közhivatalok által az ilyen kedvezményt nem élvező magánfelekhez küldött levelek után kellett fizetni.) A feladó által



65. Kézírásos félportó jelzés (4) XVTII. századi levélen

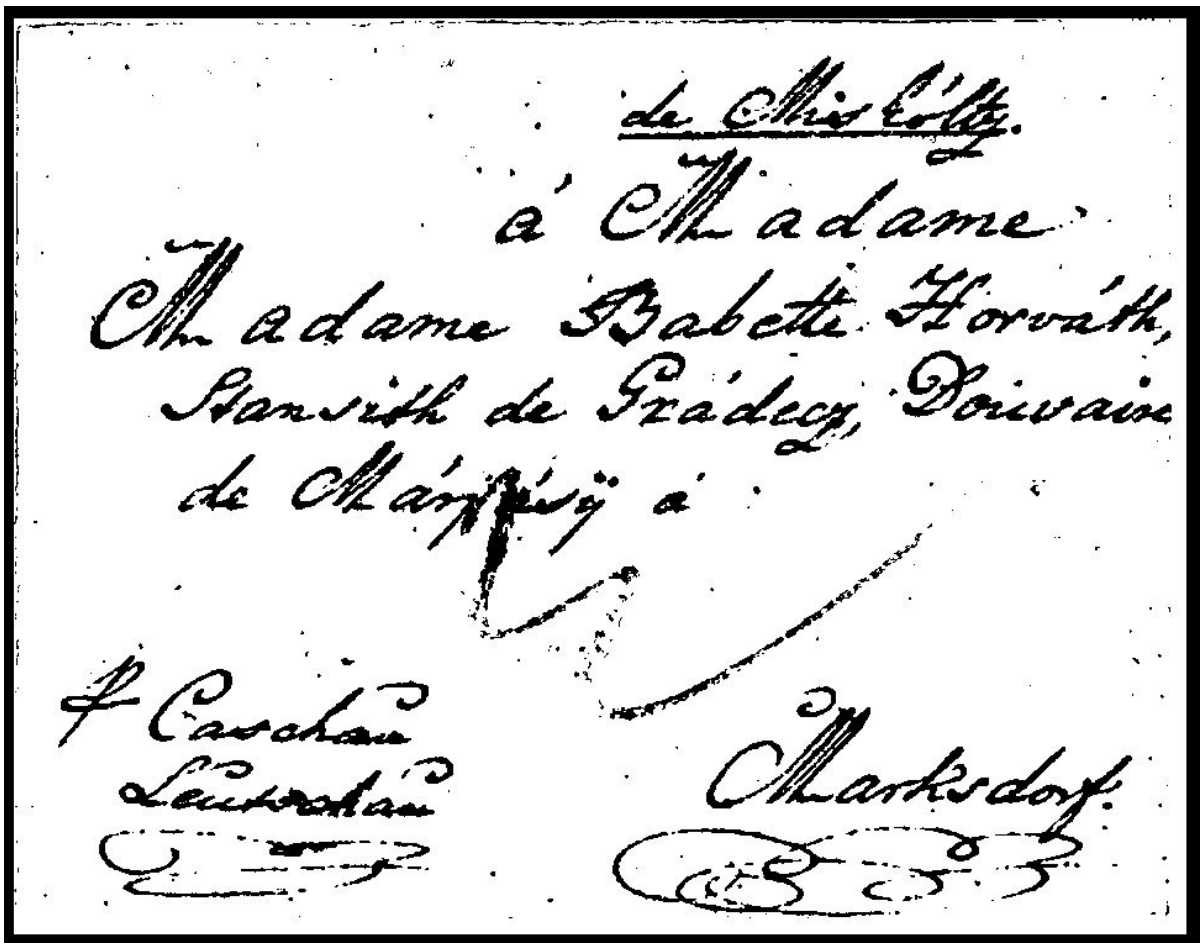


66. Kézírásos egészportó (8 kr) jelzés XVIII. századi hivatalos levélen

bérmentesített (franco) levélre kezdetben jelzés nem került. A valóban kifizetett bérmentesítési összegek nyugtázása csak a levél- és kocsiposta vevényein s nem a küldeményeken szerepel, bár 1788-ban rendelet írta elő, hogy a feladó által kifizetett levéldíjat (többnyire féldíjat, mert a másik felét a címzett fizette) a levél hátlapján jelezni kell.

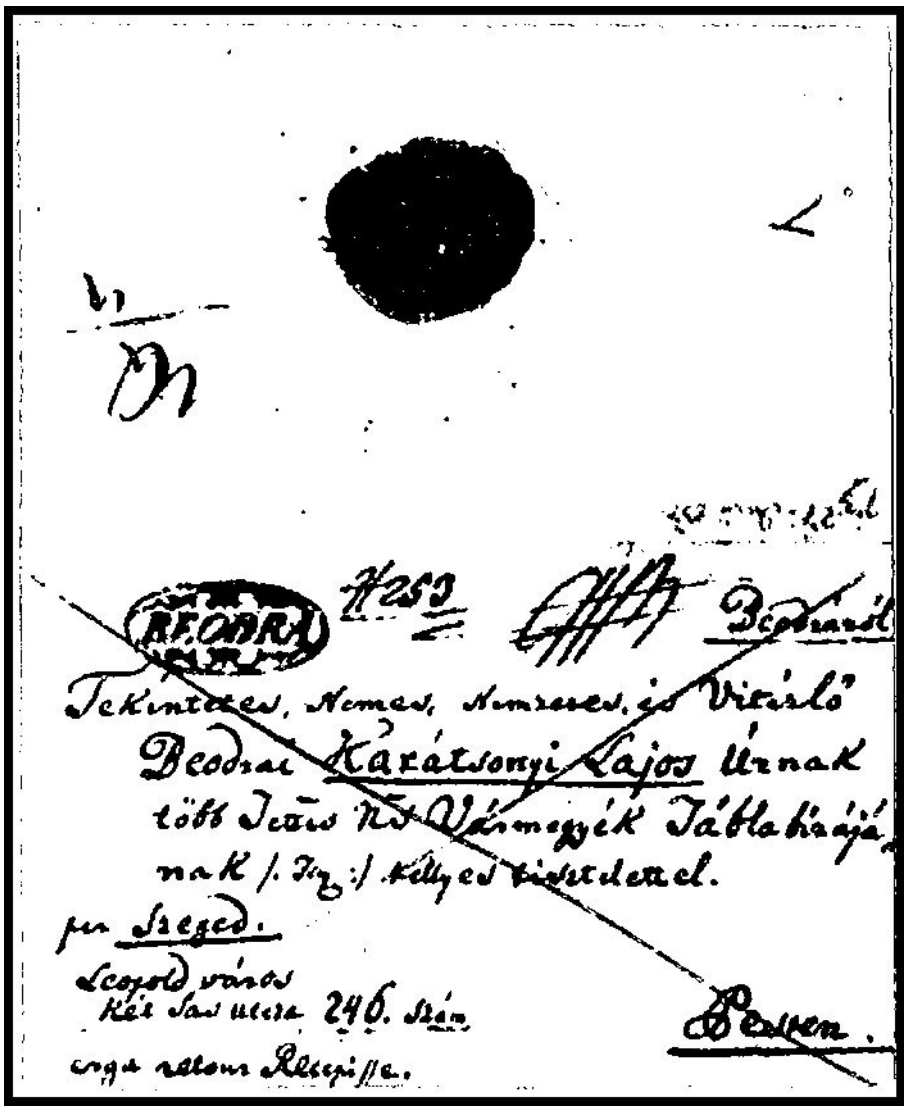
A napóleoni háborúk idején bekövetkezett infláció a postai díjszabásban is éreztette hatását. 1798. augusztus 1-től féllatonként 12 krajcárra, 1803. november 15-től 16 krajcárra, majd 1806-ban 24 krajcárra emelték a levéldíjat. 1809-ben bevezették a zónarendszert, mely változtatásokkal 1866-ig maradt érvényben. 8 mérföldig 16, azon túl 28 krajcárt kellett a féllatos levél után fizetni. A levéldíj 1811-ben 8 ill. 14, 1814-ben 12 ill. 16, végül 1815-ben 18 ill. 24 krajcárra módosult (a legutolsó inflációs bérmentesítés egy példáját, 12 krajcár félportó jelzését lásd a 67. ábrán).

Az 1817. évi általános rendezés során (amelyről a helybélyegző kötelező bevezetésével kapcsolatban már szóltunk) a díjszabás is megváltozott. Az eddigi 2 zóna helyett hetet létesítettek, három mérföldenként 18 mérföldig és azon túl, s az egyszerű féllatos levél díját zónánként 6 krajcárban, ill. a pénz stabilizációja után 2 krajcárban állapították meg. Az ajánlási díj 4 krajcár lett, a tértivevényért a féllatos levélnek a megfelelő zóna után járó

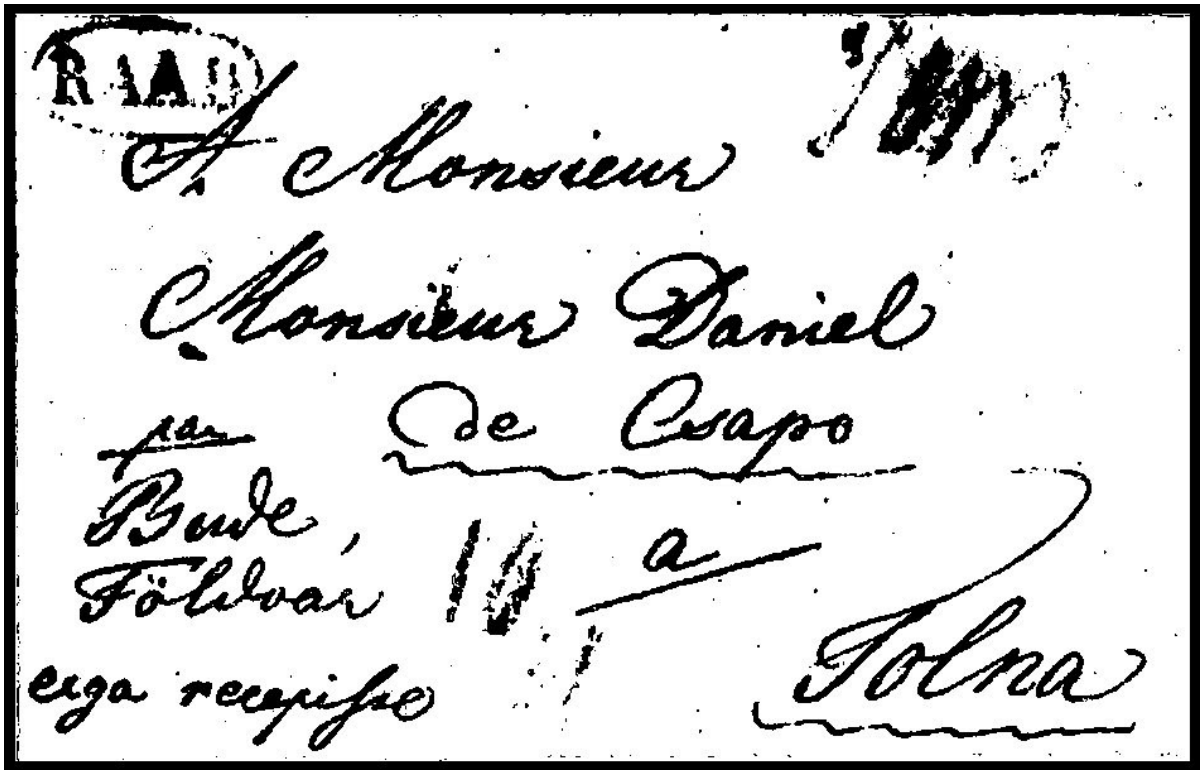


67. Kézírásos félportó (12) jelzés 1816-ban, az infláció utolsó évében feladott levélen

díját kellett fizetni. A díjfizetésben is igyekeztek rendet teremteni, amennyiben a fele-felerészben való fizetés helyett vagy a feladót, vagy a címzettet kötelezték az egész díj kifizetésére (az ajánlási díj és a tértivevény díja minden esetben a feladóra hárult). Előírták az egységes bérmentesítési jelzéseket is: a feladó által teljesen bérmentesített (franco) levelet a címoldalon kétszer keresztben át kellett húzni, s a fizetett díjat a hátoldalra feljegyezni (68. ábra), a portós levélnek viszont a címoldalán kellett a címzett által fizetendő összeget megjelölni (69. ábra). Az előírás ellenére gyakorlatban maradt azonban a régi szokás is, hogy a feladó és a címzett osztoztak a levéldíj megfizetésében; ilyenkor a címoldalra a portó, a hátoldalra a franco összegét jegyezték fel, s néha egyszer keresztben át is húzták a címoldalt (70. ábra). Mindhárom bérmentesítési eljárást alkalmazták az ajánlott leveleknél is, azzal, hogy a viteldíjat törtszám formájában írták, a számlálóban a levéldíjat, a nevezőben a 4 krajcár ajánlási díjat tüntetve fel.



68. Feladó által bérmentesített (franco) ajánlott levél 1837-ből, a hátoldalon kézírásos jelzéssel (10 kr. az ötödik zóna egyszerű levéldíja, 4 kr. ajánlási díj). Az előlap a teljes bérmentesítés jelzésére kétszer áthúzva, ugyanott NB kézírásos ajánlási jelzés és rovatolási szám

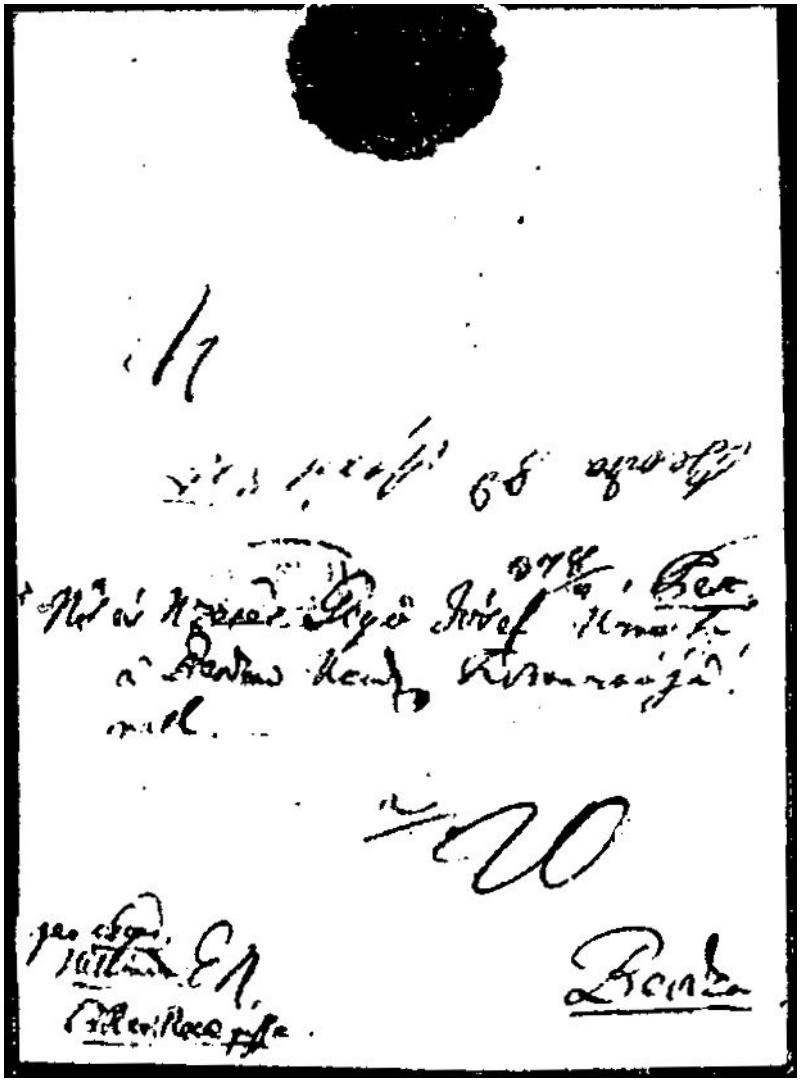


69. Címzett által bérmentesítendő (portó) ajánlott levél 1823-ból, az előlapon a viteldíj (10 kr. levéldíj, 4 kr. ajánlási díj), valamint az ajánlás (NB) kézírásos jelzésével

A bérmentesítés új szabályozását hamarosan (1818-ban) követte a portómentesség korlátozása és rendezése. Kiadták a portómentességre jogosult hivatalok névsorát, s ezek is csak egymás közt levelezhettek portómentesen; ha magánfélhez intéztek levelet, az az egész levéldíjat fizette, míg ha magánfél írt hivatalhoz, féldíjat kellett fizetnie. A hivatalos leveleken ezért csak akkor szerepel viteldíj, ha a levelező felek közül az egyik nem élvezi a portómentességi kedvezményt. Amennyiben a levél teljesen portómentes volt, a címoldalt úgy húzták át kétszer keresztben, mint a feladó által teljesen bérmentesített leveleken, de viteldíj helyett a súlyt jelölték latban (71. ábra).

A feladó által történt bérmentesítés feltűnőbb jelzése céljából kezdtek 1820 után alkalmazni FRANCO felírású helybélyegzőket vagy FRANCO jelzőbélyegzőket (15. és 16. ábrák), amelyek ugyanazt a szerepet töltötték be, mint a mai készpénz-bérmentesítési hely-keletbélyegzők és jelzőbélyegzők, azzal a különbséggel, hogy akkor a levéldíj összegét is feltüntették a hátoldalon. Mint már említettük, egyetlen esetben PORTÓ feliratú helybélyegző (Lippa, 17. ábra) is készült; az ilyenek használata nyilván azért nem terjedt el, mivel a portót a címoldalon jelezték, s így könnyebben felismerhető volt, mint a hátoldalon jelzett frankírozás.

1842-ben egyszerűsítették a zónarendszert, s egyben újból módosították a tarifát. 10 mérföldig 6, azon túl 12 krajcárt kellett fizetni egyszerű féllatos levél után (72-73. ábra). 1843-ban az első. távolsági zóna határát 20 mér-

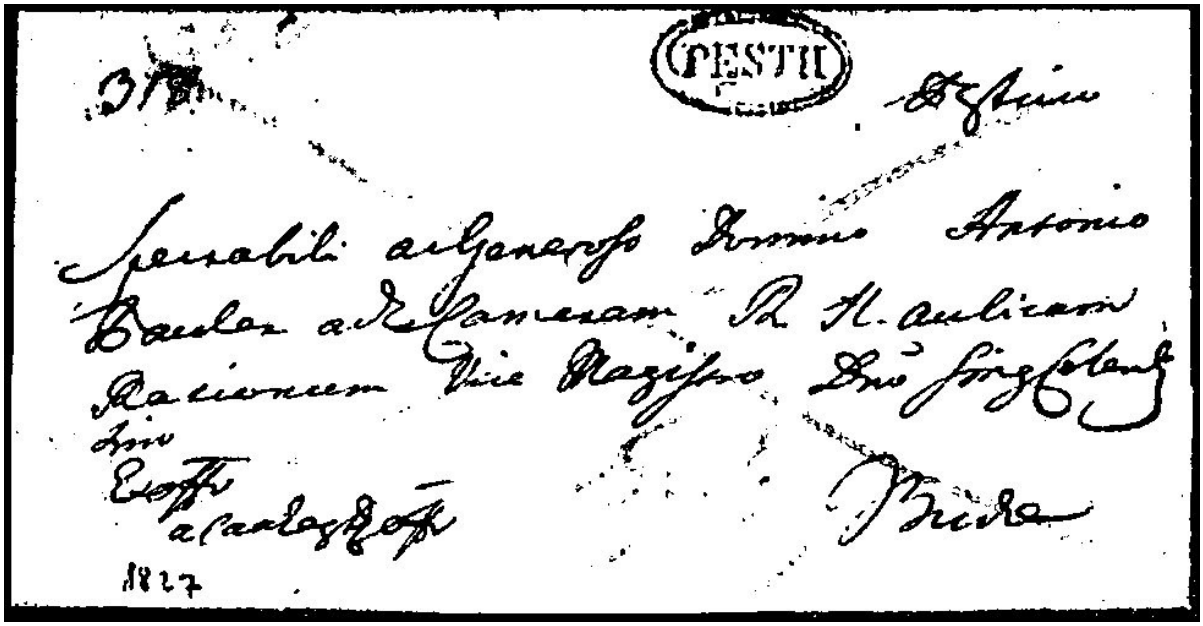


70. Részben a feladó, részben a címzett által bérmentesített (félportós) ajánlott levél 1835-ből. Az előlapon a portó (20 kr, azaz az 5. viteldíjzónában duplasúlyú, levél díja), hátlapon a feladó által kifizetett 4 kr. ajánlási díj kézírásos jelzése. Az ajánlás jelzése a helybélyegzőbe van beleFoglalva, rovatolási szám kézírással

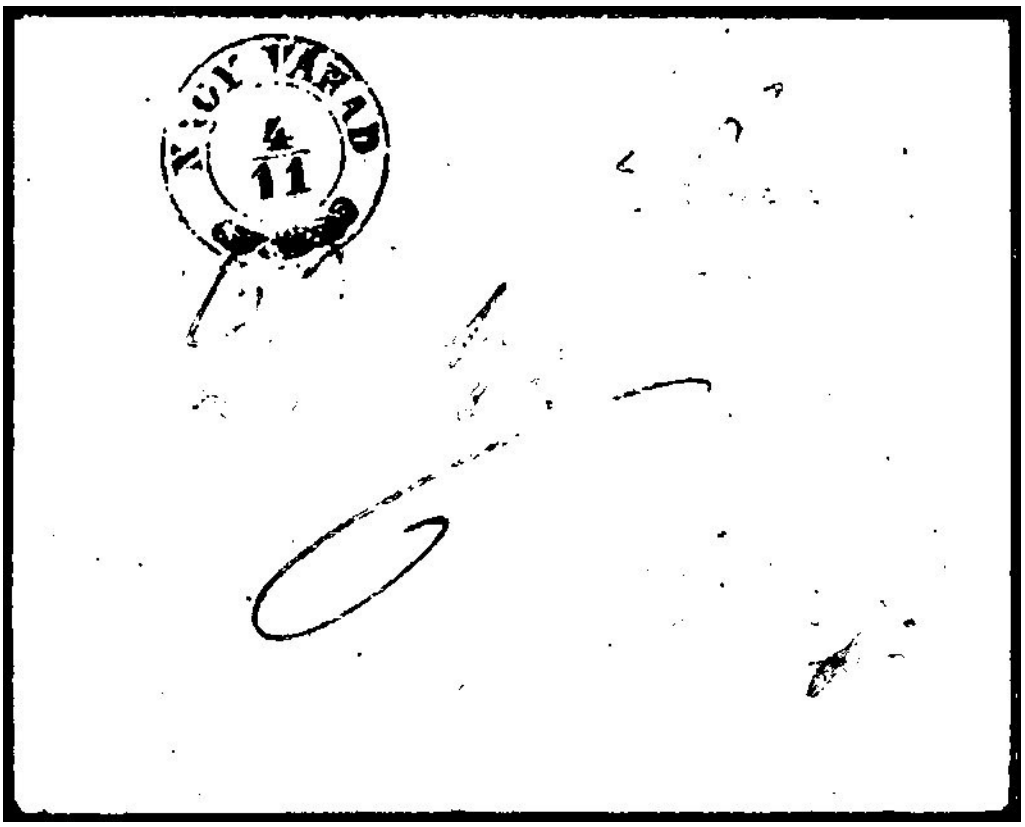
földre emelték. Az ajánlási díjat távolságtól függetlenül 6 krajcárban állapították meg, s ezt most már a feladónak akkor is meg kellett fizetnie, ha a levéldíjat a címzettre hárította (74. ábra).

A levélposta-tarifában az egyszerű és az ajánlott levél mellett 1819-ben megjelent a nyomtatvány (akkori szóhasználattal a „kurrens") is, melyet a posta a rendes levéldíj harmadrészéért szállított. A hírlapok tekintetében már a XVIII. században más rendszer érvényesült, amennyiben azokat a posta a kiadó által fizetett évi átalányár fejében szállította. Közvetve a bérmentesítéssel függ össze a már említett hírlapilleték-szignetta is (11. ábra), melyet 1789 után bel- és külföldi újságokra bélyegzéssel vezettek rá.

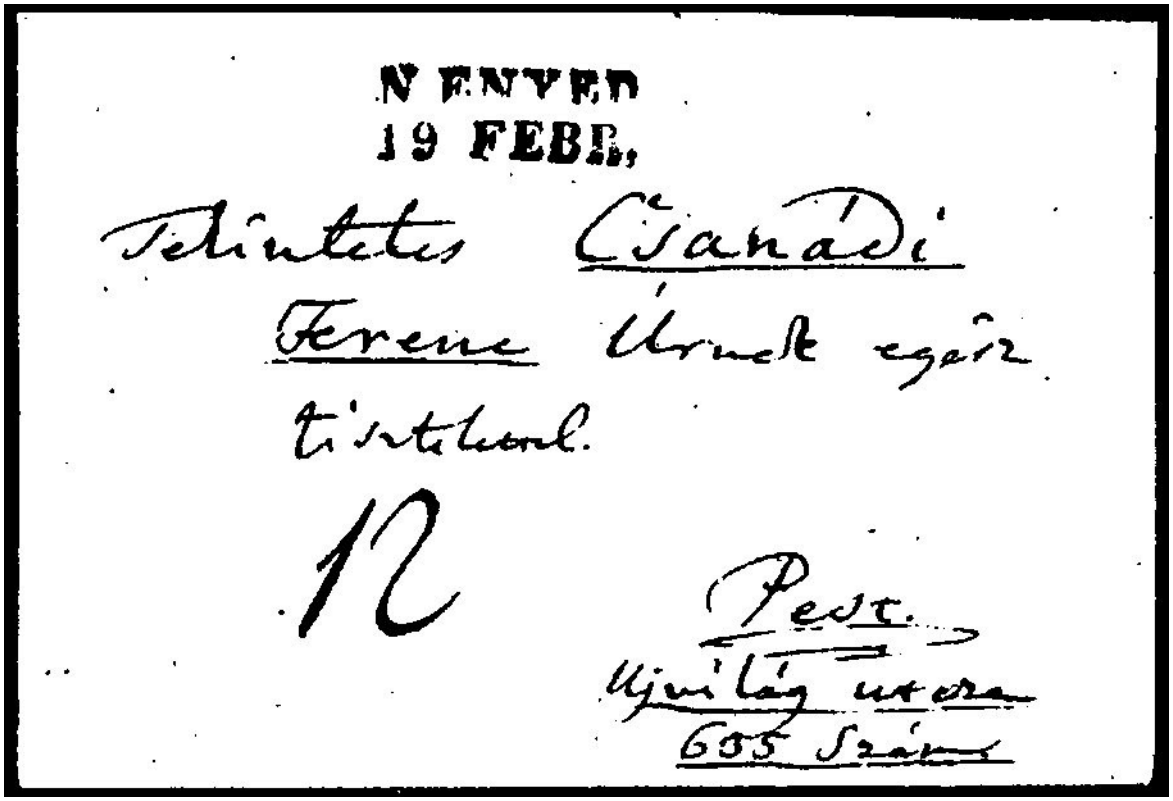
A kocsiposta-küldemények bérmentesítése tekintetében a XIX. század első felében csak annyi változás történt, hogy kötelezővé tették a csomagszállító levél használatát, amelyre feljegyezték a viteldíjakat is.



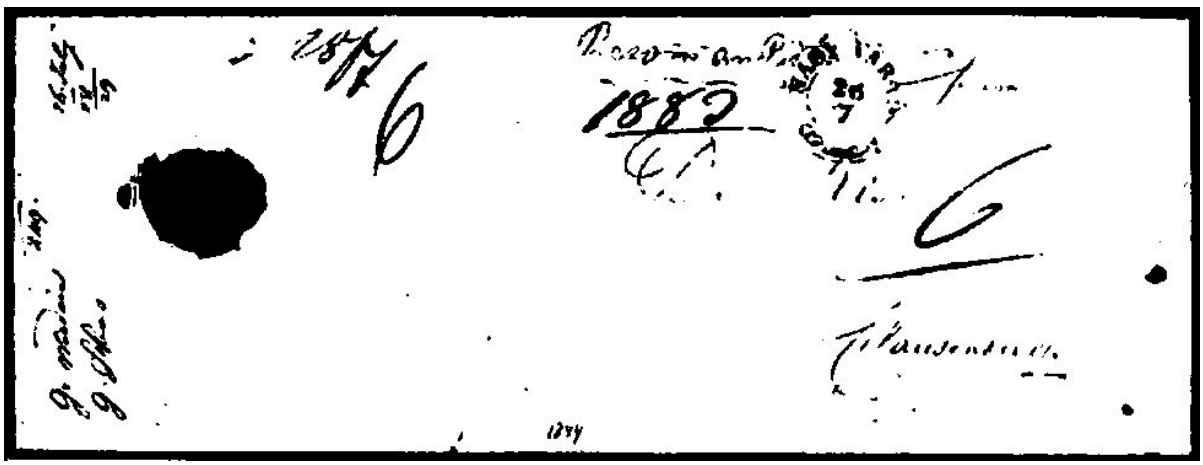
71. Hivatalos portómentes levél 1827-ből. Előlapon a kifizetettnek tekintett bőrmentesítés (franco) jelzése kétszeres áthúzással, valamint a levél súlyának (3,5 lat) feltüntetése



72. Kétzónás rendszerben első zónára fizetendő 6 kr. portó jelzés 1847. évi levélen



73. Kétzónás rendszerben második zónára fizetendő 12 kr. portó jelzése 1846. évi levélen



74. Ajánlott levél 1849-ből, előlapon az első zónára fizetendő 6 kr. portó, a hátlapon a feladó által kifizetett 6 kr. ajánlási díj jelzésével

2. BÉRMENTESÍTÉS BÉLYEGGEL ÉS KÉSZPÉNZBEN (1850-1903)

A bélyeg megjelenése gyökeres fordulatot idézett elő a bérmentesítés technikájában. A levélpostán szállított küldeményeket (egyszerű és ajánlott levél, nyomtatvány) 1850. június 1. után, valamint a hírlapokat 1851. január 1. után bélyegekkel kellett bérmentesíteni. 1853-tól kezdve a külföldi hírlapok

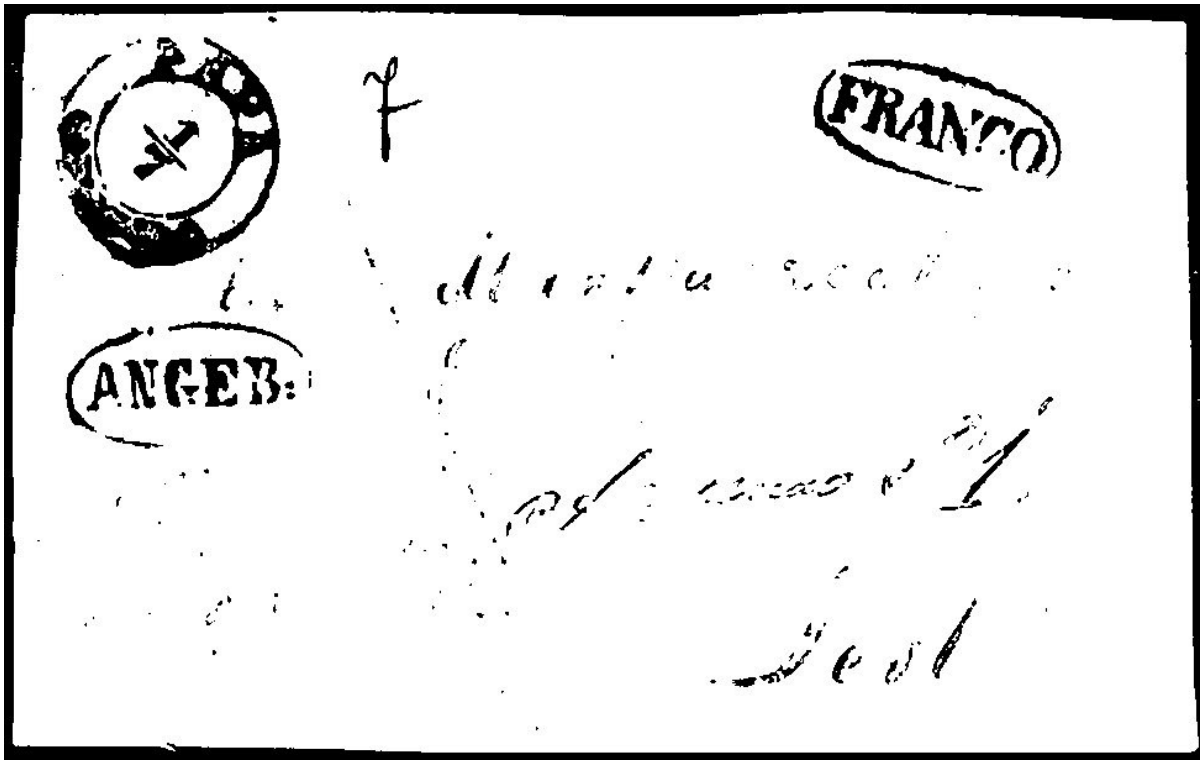
2 krajcáros példányonkénti illetékének lerovására, a továbbra is használatos szignetták mellett szintén bélyeget adtak ki, a belföldi hírlapilletéket viszont átmenetileg eltörölték. Egyidejűleg a zónarendszer is bővült, amennyiben a forradalmi magyar kormány által már 1848. július 1-én (akkor csak Magyarország területére) bevezetett 10 mérföldön alul (2 krajcáros díjszabású) zónát beiktatták a 10-20 mérföld közötti és azon felül zóna elé. A helyi küldeményekkel együtt így négy díjszabási zóna keletkezett, s ezekhez alkalmazták (most már nem fél, hanem egész latonként) a postabélyegek értékjelzését: a fekete 2 krajcáros a helyi levelek, a piros 3 krajcáros a 10 mérföldön belüli, a barna 6 krajcáros a 10 és 20 mérföld közti és a kék 9 krajcáros a 20 mérföldön túl távolságra küldött levelek bérmentesítésére szolgált, s minden lat túlsúly után egy-egy, a távolsági zónának megfelelő értékű bélyeget kellett még a levélre ragasztani. (Az összeget az ún. Conventions-Münzében számították, amelyben 60 krajcár tett egy forintot.) A keresztkötés alatt vagy nyitva feladott nyomtatványok bérmentesítésére sárga színű 1 krajcáros bélyeget adtak ki. Az ugyancsak nyitva feladott áruminták díjszabása 2 latonként a rendes levél díjával volt azonos. Az ajánlási díj 6 krajcárt tett ki, amelyet a levél hátlapjára ragasztott bélyeggel róttak le. Az újonnan bevezetett helyi ajánlás díját 3 krajcárban állapították meg. Az ajánlott levél tértivevényére 6 krajcáros bélyeget kellett ragasztani. A bérmentesítés nélkül feladott levelek után a rendes levéldíj utólagos beszedése (portó) mellett 3 krajcár pótdíjat is felszámítottak.

A hírlapok bérmentesítésére (világviszonylatban elsőnek) az osztrák posta 1851-ben értékjelzés nélküli hírlapbélyegeket adott ki. A kék színű (0,6 krajcár értékben) egy, a sárga színű 10 kötegelt, a rózsaszínű 50 kötegelt hírlappéldány szállítási díját fedezte. Hírlapbélyeget csak a kedvezményes szállításra jogosított hírlapok kiadói vásárolhattak, egész ívekben. (A rózsaszínű bélyegre oly kevéssé volt szükség, hogy 1852-ben beszüntették kiadását, és a maradványt a kék színű értékében használták fel, a sárga színű viszont halvány nyomása miatt nem vált be, s ezért 1856-ban piros színűre cserélték ki, a maradványt ugyancsak a kék értékében használva fel.)

A levélpostával igazgatásilag egyesített, de külön kezelési eljárásait megőrző kocsiposta még igen sokáig megmaradt a kézírásos bérmentesítés mellett. Ennek oka elsősorban az volt, hogy a kocsipostának ugyancsak távolság és súly szerinti tarifája sokkal szélesebb skálán mozgott, mint a 15 lat súlyhatárig szállító levélpostáé, s ezért a kocsiposta-díjak lerovására túlságosan sokféle és magas címletű bélyeget kellett volna kiadni. Az ezzel járó költséget és vesződséget viszont nem ellensúlyozta volna az az ellenőrzési előny, amelyet a rovatolatlan levélpostai küldemények esetében a bélyeg jelentett, hiszen a kocsiposta csak rovatolt küldeményeket szállított, s az ezek után beszedett díjakat a rovatolási jegyzékek alapján könnyű volt ellenőrizni. A kocsiposta-küldeményeken (pénzesleveleken és csomagkísérő leveleken) ezért a kézírásos bérmentesítési jelzés mellé csak FRANCO bélyegzőt alkalmaztak akkor, ha a szállítási díjat a feladó kifizette. A pénzeslevelek továbbítása terén 1850-ben az az újítás történt, hogy megengedték a zárt, és csak a feladó pecsétjével ellátott küldemények feladását is, ez esetben azonban a posta nem vállalt szavatosságot a borítékban ténylegesen levő, hanem csak a címoldalon írásban feljegyzett összegért és a pecsétek sértetlen-

ségéért, s ezt „Angeblich" (állítólag) felírású jelzőbélyegzővel tüntette fel (75. ábra).

A bélyeg használatának kötelezővé tétele a levélpostánál sem küszöbölte ki azonban teljesen a kézírásos bérmentesítést. Pillanatnyi bélyeghiány, vagy kivételesen magas s emiatt bélyeg felragasztásával le nem róható bérmentesítés esetén továbbra is megengedett a készpénzzel való bérmentesítés és jelzésének hagyományos módja, a levél címoldalának kétszeres áthúzása, a kifizetett összeget azonban már nem a hátoldalon, hanem a címoldalon



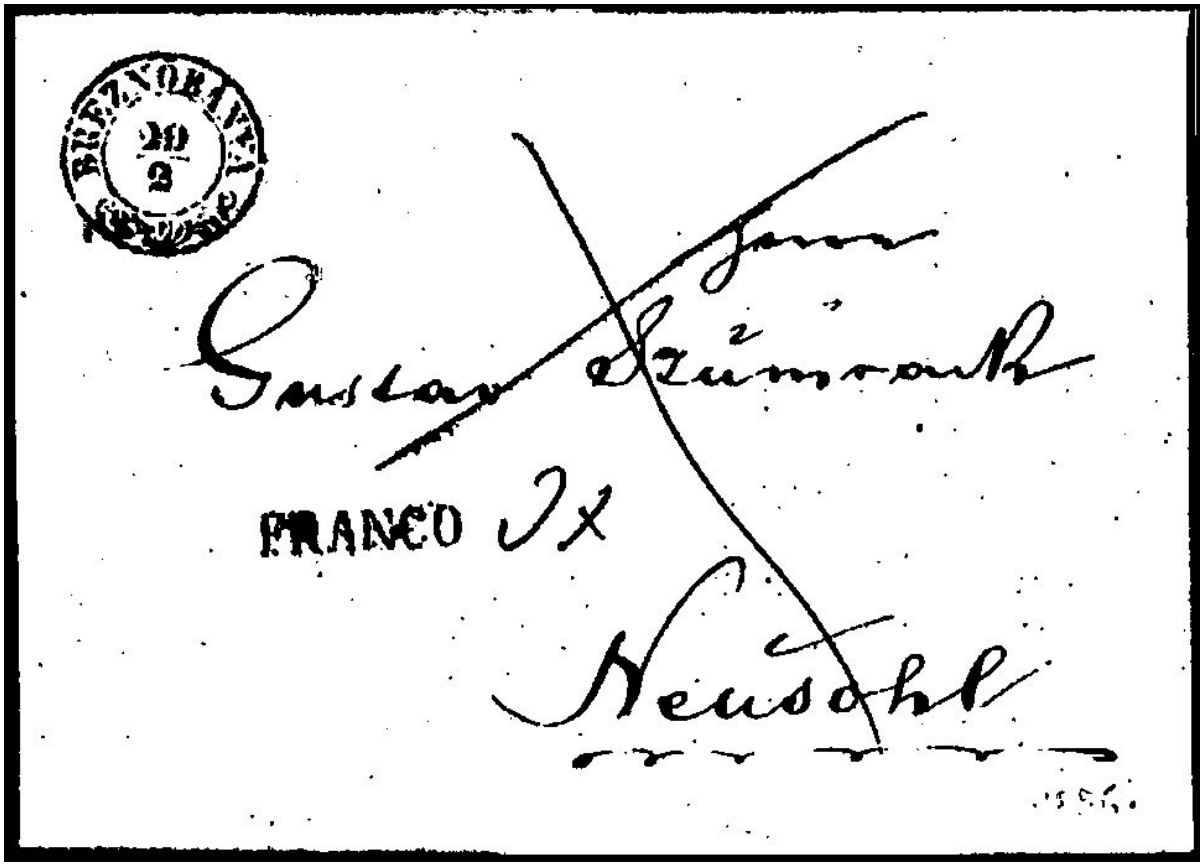
75. Pénzeslevél 1855-ből, a belehelyezett, de a posta által meg nem számolt összegre vonatkozó „angeblich" (állítólag), és a viteldíj kifizetését jelző Franco bélyegzővel. Bérmentesítés összegének jelzése kézírással

kellett feljegyezni a ráütött FRANCO bélyegző mellé, mint a kocsipostai küldeményeken. (76. ábra.) A készpénzzel való bérmentesítésnek az 50-es években előforduló vegyes formája volt az, amikor csak az ajánlási díjat ragasztották fel bélyegben a levél hátoldalára, a viteldíjat készpénzben rótták le, és a címoldalon jegyezték fel (l. E. Müller: Handbuch der Entwertungen von Österreich 1961. H. 111. lapon illusztráció).

A levélpostánál a kézírásos bérmentesítésnek egyetlen előírásos formája maradt fenn: a portókezelés. Portóbélyeg híján a díj hiányt és a pótdíjat készpénzben kellett a címzettnek lerónia (77. ábra), s ezt az összeget a posta a küldemény előlapján kézírással tüntette fel. Egyes nagyobb postahivatalok a portókötelezettség feltüntetésére különböző bélyegzőket is használtak (78-79. ábra). A címzett távozása miatt továbbküldött leveleket, ha a bér-

mentesítés az újabb távolságra nem volt elegendő, szintén megportózták, hacsak valaki a címzett helyett bélyegben ki nem egészítette a díjhiányt (80. ábra).

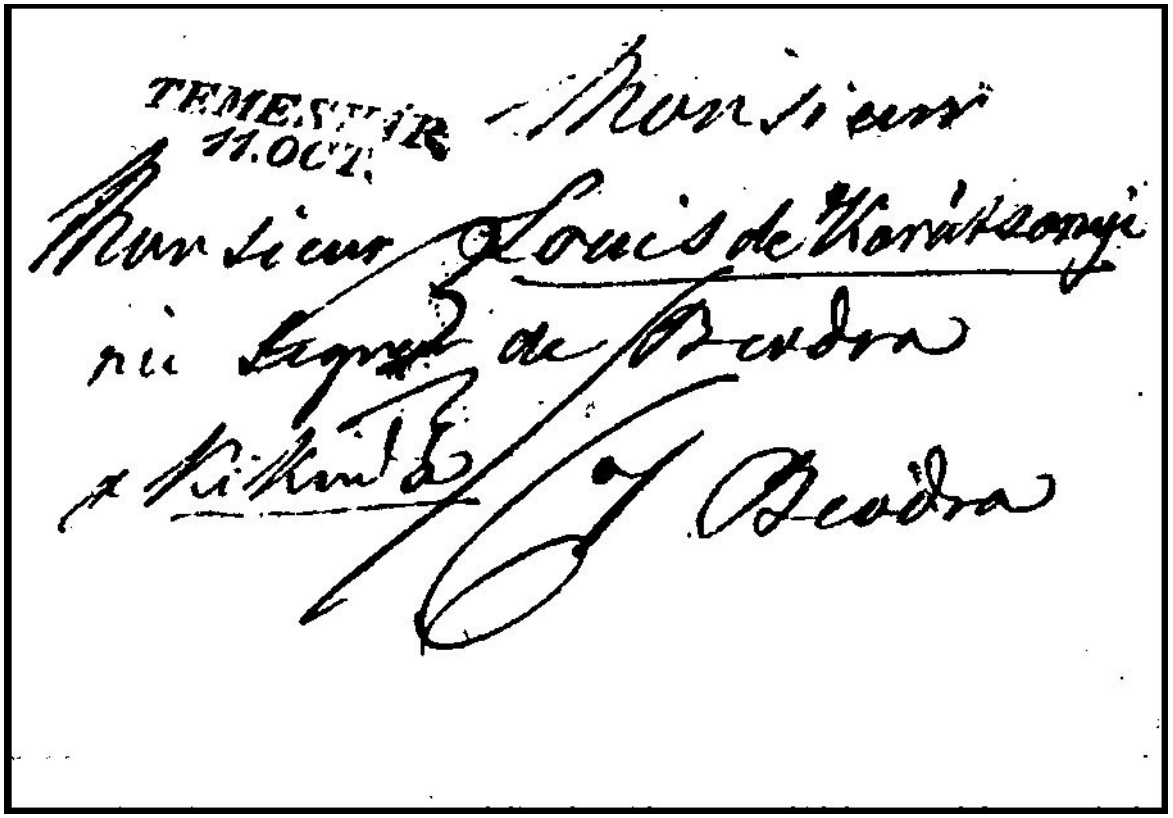
Ugyancsak bélyeghiányból eredtek a bérmentesítésnek egyéb különleges módjai, pl. bélyegek felezése, harmadolása (fél vagy harmad értékben való felhasználásra, l. 81. ábra), ami még az 1871. évi réznyomatos kiadásnál is előfordul, valamint az 1854. november l én forgalomba hozott (CM. = Conventions-Münze értékjelzésű) okmánybélyegeknek 1857-ben betiltott postai



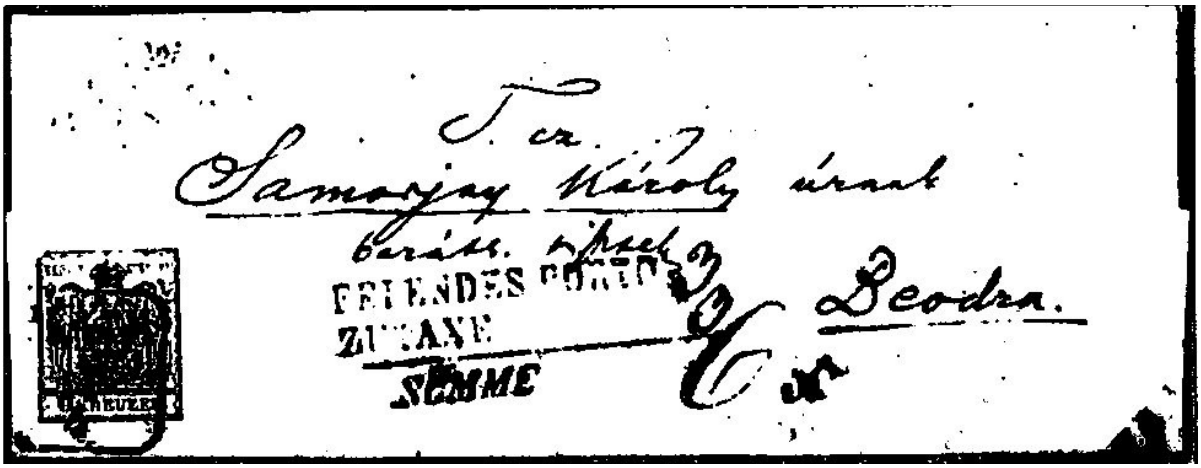
76. Bélyeg helyett készpénzzel bérmentesített levél 1856-ból. A bérmentesítés ténye Franco ; bélyegzővel és az előlap kétszeres áthúzásával, összege (3 kr.) kézírással előírás szerint jelezve

használata (82. ábra). Ezek mellett az átmenetileg megengedett különleges bérmentesítések mellett előfordulnak a postát károsító csalások is: bélyegzéstől megtisztított bélyegek másodszori felhasználása, hírlapbélyegek és andráskeresztek postabélyegként való felragasztása stb.

A bélyeg megjelenésével felmerült az értéktelenítés eddig ismeretlen szükséglete is. Külföldön akkor már szokásban volt külön értéktelenítő bélyegzők alkalmazása, és az osztrák posta is kísérletezett kezdetben ilyenekkel, de hamarosan azt a megoldást választotta, hogy a bélyegeknek hely-keletbélyegzővel való értéktelenítését írja elő. így a néhány külön értéktelenítő bélyegzőt (Magyarországon mindössze Pest, Pozsony, Esztergom és Nagybánya

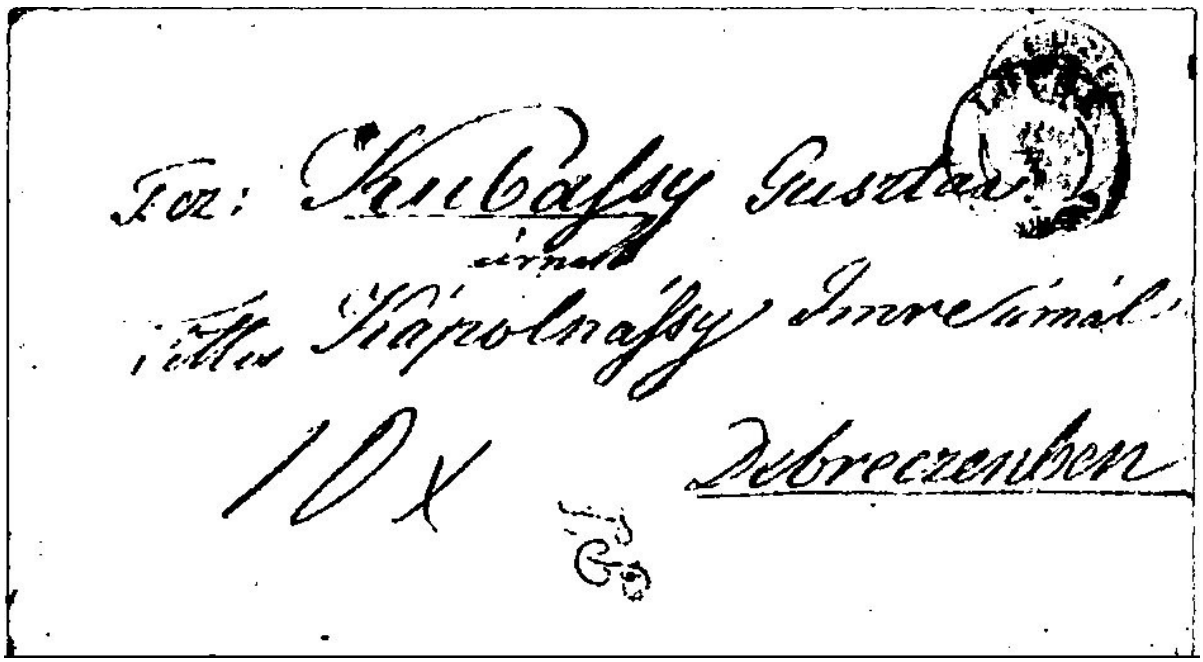


77. Portós levél 1850-ből. Előlapon a bélyegben felragasztandó bérmentesítés összegének (3 kr.) és a bélyeg hiánya miatti pótdíjnak (3 kr.), valamint e kettő összegének (6 kr.) kézírásos jelzése

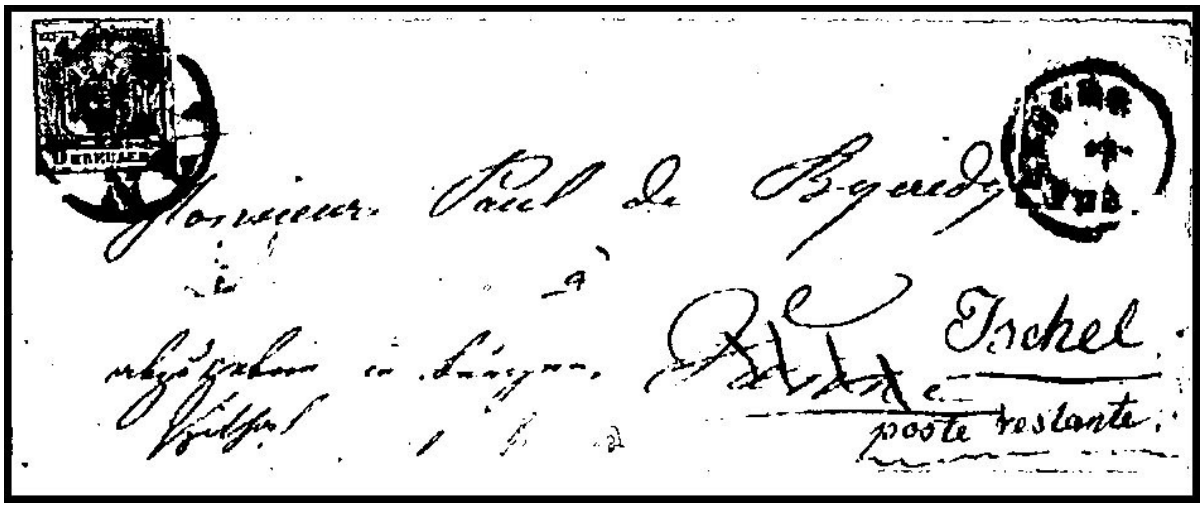


78. Portós levél 1855-ből. Előlapján hiányos bérmentesítés bélyeggel (9 helyett 6 kr.), valamint a bérmentesítési hiányt, a pótdíjat és a kettő összegét feltüntető, kézírással kiegészített bélyegzővel

postahivatalai használtak ilyent, l. 83. ábra) hamarosan kivonták a forgalomból. Külön értéktelenítő bélyegzők (különböző okból és céllal) azonban később is előfordulnak, ezekre időrendben ki fogunk térni. Tévedésből előfordult, hogy a hely-keletbélyegző helyett jelzőbélyegzőt (FRANCO, Recommandirt, Nach Abgang der Post stb.) ütöttek a bélyegre, ezek mellett azonban többnyire ott látható a hely-keletbélyegző is, (l. E. Müller i.m. H 91. és H 101. 1.)

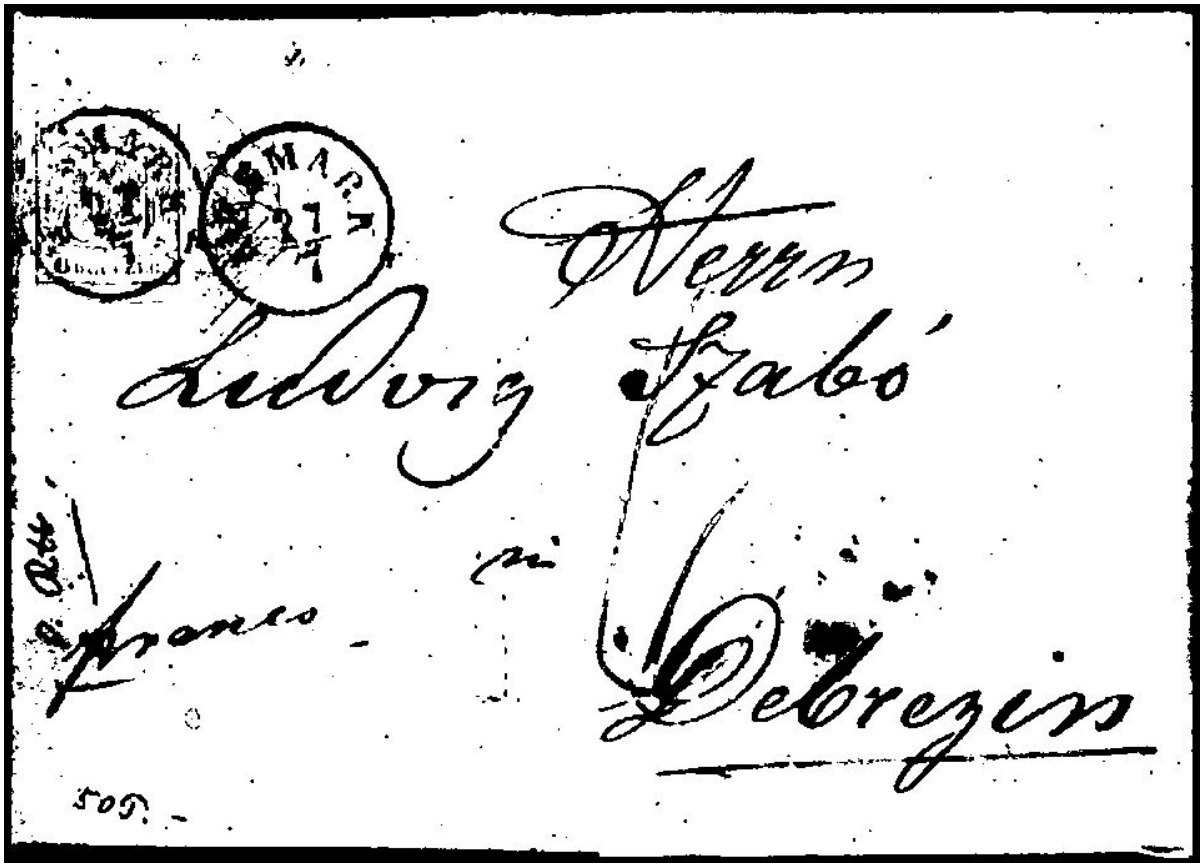


79. Portós levél 1864-ből. Előlapján hiányos bérmentesítés rányomott bélyeggel (10 kr. helyett 5 kr.), a bérmentesítési hiányt és a pótdíjat összegező 10 kr. kézírásos jelzéssel, valamint P(ortós) L(evél) bélyegzővel



80. Bérmentesítés utólagos kiegészítése Pozsonyban — Bécsbe feladott, Ischlbe továbbirányított 1855. évi levélen.

A bélyegnek kézírással való értéktelenítését hivatalosan csak bizonyos küldemények (tértivevényre és nyomozólapra ragasztott bélyegek) esetében és csak igen rövid ideig (1850. július 27-ig) írták elő. (A tértivevény bélyegeit viszont 1851 és 1866 közt előírásszerűen kétszer, a küldő és a visszaküldő postahivatalnál bélyegezték, s mivel a tértivevényt a levélre — vagy fordítva — nemegyszer magával a bélyeggel ragasztották rá, a szétválasztáskor a bélyeg egy részét letépték s a megmaradt részét bélyegezték másodszor, ami azt a tévedést keltheti, hogy felezésről van szó, l. 84. ábra). A kézírásos



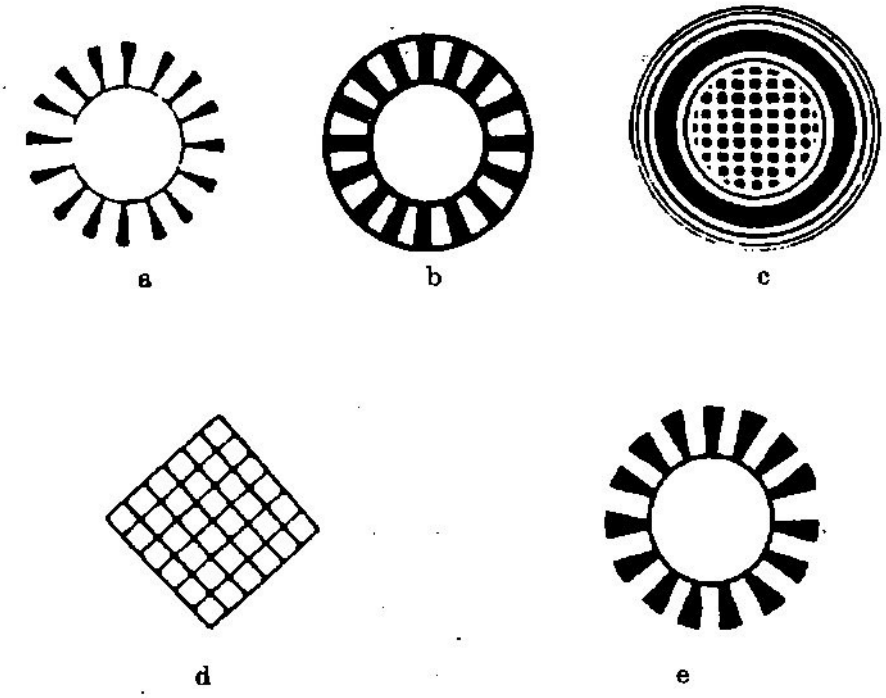
81. 0 kr. bérmentesítés egy 6 kr. és egy felezett 0 kr. bélyeggel

értéktelenítés egyébként csak kivételes esetekben, feladáskor átmeneti bélyegzőhiány miatt (85-86. ábra), érkezéskor pedig a halványan lenyomott feladási bélyegző pótlásaként (87. ábra) fordul elő, ez viszont úgyszólván mindmáig.

Az értéktelenítés sajátos fajtája a feladó által foganatosított előértéktelenítés. Erre főként cégeknek, vagy általában olyanoknak volt szüksége, akik rendszeresen nagyobb számú postai küldeményt nem személyesen, hanem alkalmazottak közvetítésével adtak postára s valamilyen módon ellenőrizniük kellett, hogy a bélyeg valóban rajta volt-e feladáskor a küldeményen. Egyes cégek rendes cégbélyegzőjüket használták (88. ábra), mások FRANCO felírású bélyegzőt csináltattak erre a célra (89. ábra). Gyakoribb



82. Okmánybélyeg postabélyegként felhasználva



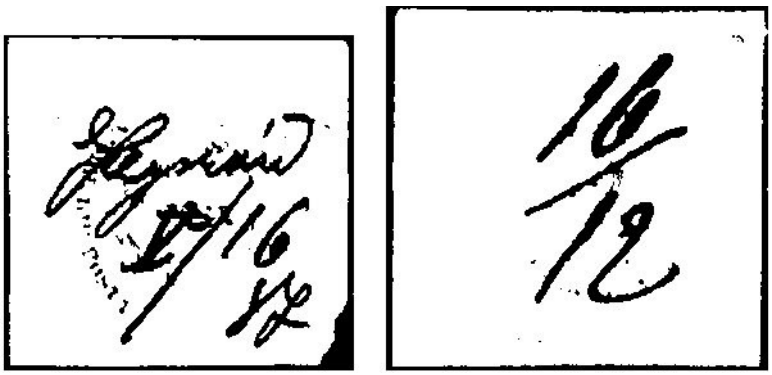
83. Pest (a, b) Pozsony (c) Esztergom (d) és Nagybánya néma bélyegzői

és egyszerűbb eljárás volt a bélyeget kézírással előértékteleníteni, egyszerű áthúzással, „franco" vagy egyéb szöveg, pl. helynév átírásával (90-91-92. ábra). Sem a bélyegzéssel, sem a kézírással történő előértéktelenítés nem tette feleslegessé a hivatalos postai értéktelenítést, a hely-keletbélyegző rá-ütését. Ennek elmaradása a postai tisztviselő hanyagságából származó ki-vételes jelenség (vö. 88. ábra). A bélyegzővel történő előértéktelenítést 1863. március 21-én rendelet tiltotta meg, az ilyen küldeményt ettől kezdve bérmentetlennek tekintették és megportózták. Megengedték viszont továbbra is, hogy a feladó a bélyeget a címirat egy részével átírja, azaz hogy kézírásos

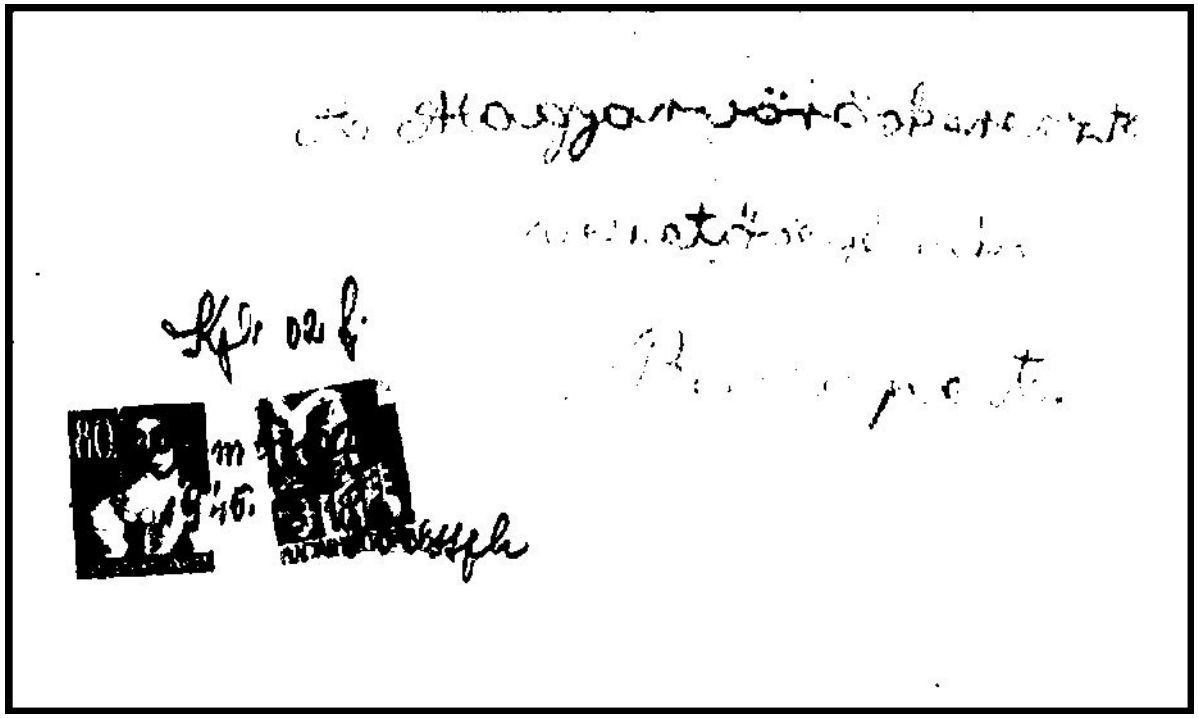
előértéktelenítést alkalmazzon. Bélyegzővel való előértéktelenítésre csak jóval később, 1900 után a hírlapbélyegeknél került újra sor, amiről a maga helyén még említést teszünk. Az előértéktelenítéshez közelálló eljárást alkalmaztak a hírlapilleték-bélyegeknél, mikor azokat a kinyomatlan papirosra ragasztották fel s a hírlap szövegével átnyomtatták (93. ábra). Ez a hírlapilleték-bélyegek használatának ideje alatt állandóan előfordul, de nem túlságosan gyakran, mivel a postai szabályzat megengedte a hírlapilleték-bélyegeknek hely-keletbélyegzővel való postai bélyegzését is.



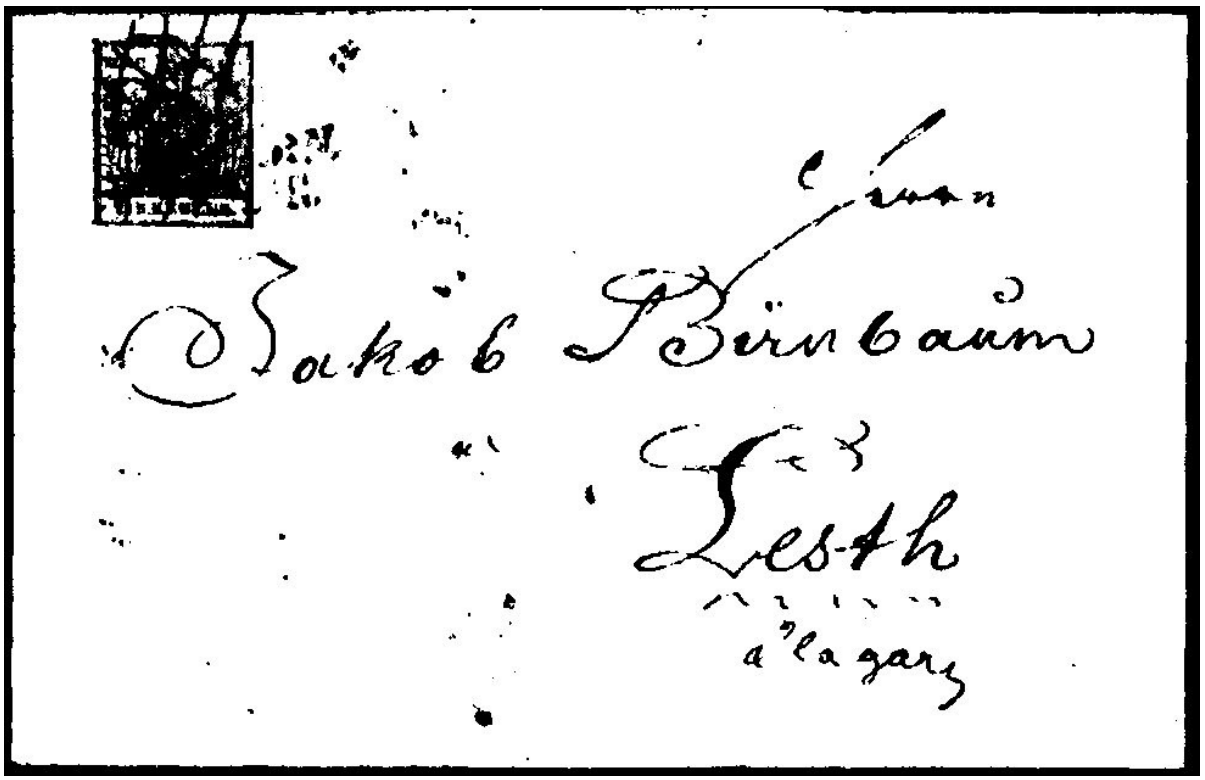
84. Tértivevényre bélyeggel hozzáragasztott levél letépése és az így megsérült bélyeg másodszori lebélyegzése során keletkezett látszólagos „felezés"



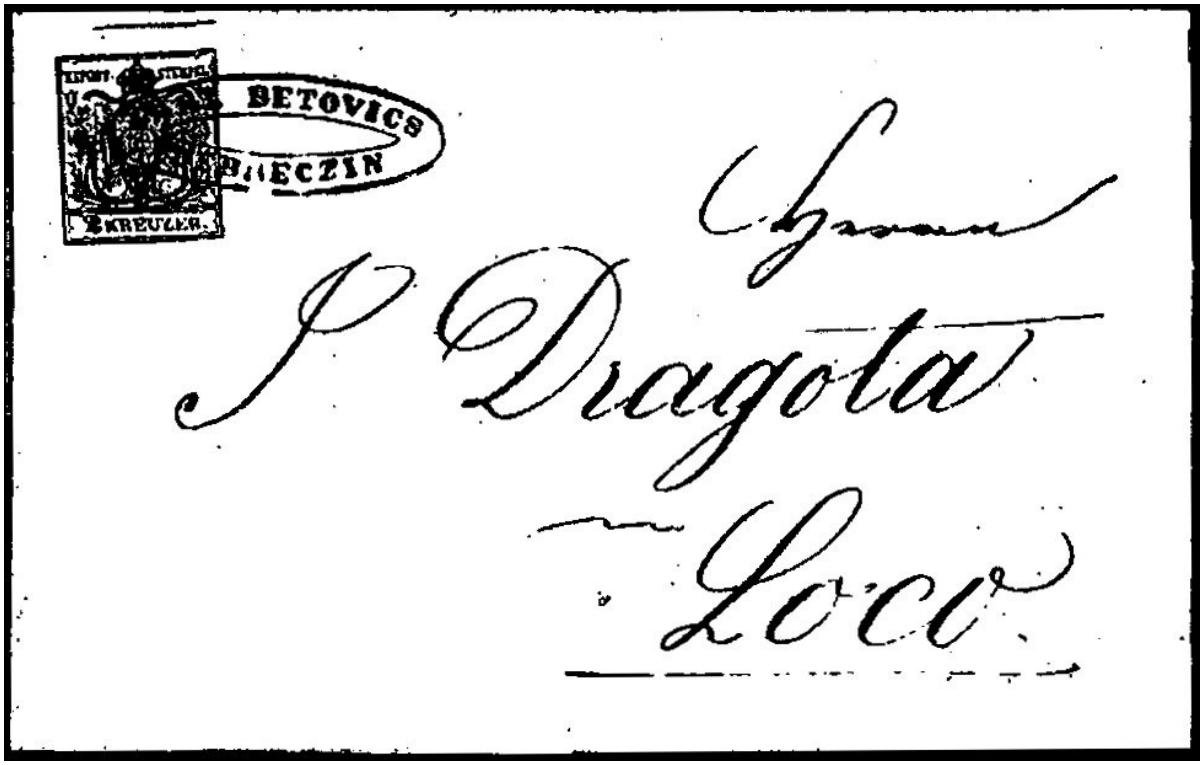
85. Átmeneti bélyegzőhiány miatt alkalmazott kézírásos értéktelenítés hely-kelet vagy csak keltezés jelzésével



86. Háborús viszonyok közt elveszett postabélyegző pótlására alkalmazott kézírásos értéktelenítés, kiegészítő készpénzbérmentesítés (Kpb. 02 f.) ugyancsak kézírásos jelzésével



87. Halványan lenyomott feladási bélyegző pótlására alkalmazott utólagos kézírásos értéktelenítés (Pest, 1851)

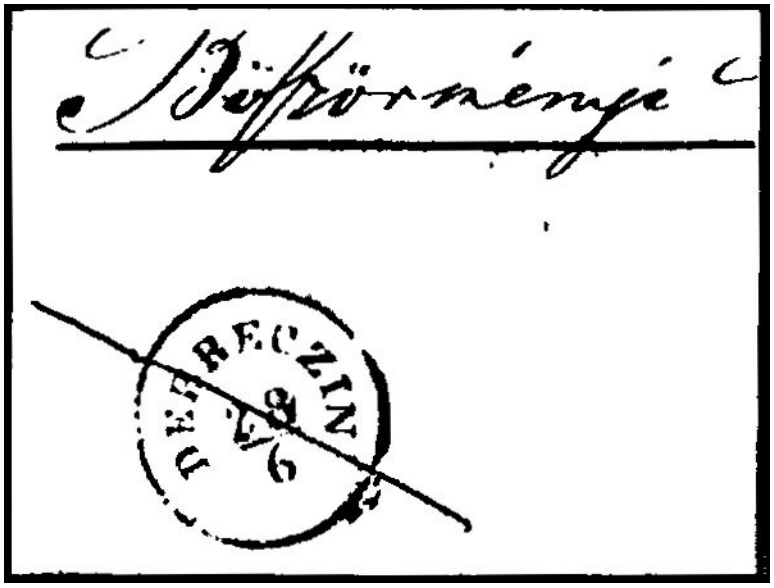


88. Cégbélyegzővel történő előértéktelenítés; a postabélyegzőt szabályellenesen elmulasztották alkalmazni

A bérmentesítés terén az 1858. esztendő fontos változást hozott. Mivel új pénzrendszerre, az ún. „österreichische Währung"-ra tértek át, amelyben 1 forint nem 60, hanem 100 krajcárt tett ki, ennek megfelelően meg kellett változtatni a bélyegek értékét is. A tarifa rendszerének módosítása nélkül az 1858. november 1-én kiadásra került új postabélyeg-sorozat sárga színű bélyege 2 krajcáros, a fekete (később zöld) színű 3 krajcáros, a piros színű 5 krajcáros, a barna színű 10 krajcáros és a kék színű 15 krajcáros értékjelzést kapott. A bélyegek tarifa szerinti felhasználása megfelelt a megelőző sorozat más értékjelzésű, de azonos színű bélyegei felhasználásának. Ugyanaz az érték- és színskála került alkalmazásra az 1860 végén kibocsátott harmadik postabélyeg-sorozatnál, valamint az 1863-ban megjelent negyediknél is, azzal a különbséggel, hogy ez utóbbinál a német-osztrák postaegylet határozatához alkalmazkodva a 10 és 15 krajcáros bélyeg színeit megcserélték, az előbbit nyomtatták kék, az utóbbit barna színben.) A díjszabás egyébként továbbra is változatlan maradt, egészen 1866-ig, amikor Ausztria is áttért az angol penny-portó rendszerre. Új küldeményfajta is csak egy keletkezett addig, az 1859-ben rendszeresített express-levél, me-



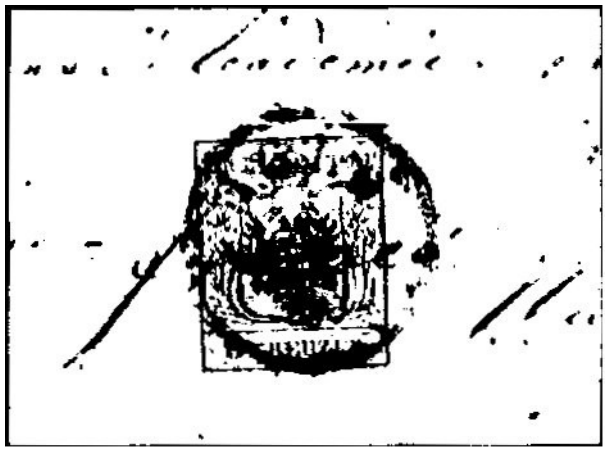
89. Előértéktelenítés ;,Franco" feliratú magánbélyegzővel



90. Kézírásos előértéktelenítés a bélyeg egyszerű áthúzásával



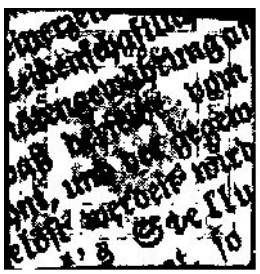
91. Kézírásos előértéktelenítés feladási hely (Herestény) jelzésével



92. Kézírásos előértéktelenítés Franco szöveggel

lyet 1868-ig csak ajánlva lehetett feladni, az express kézbesítési díjat viszont készpénzben szedték be.

A második, harmadik és negyedik postabélyeg-kiadáshoz csatlakozó új hírlapbélyegeket továbbra is értékjelzés nélkül, de csak egy (előbb kék, majd lila) színben nyomtatták. Tényleges értékük 1,05 krajcár volt és egy hírlappéldány bérmentesítésére szolgáltak. Jelentősebb módosítás történt a hírlapilleték lerovásában. A továbbra is szignetták alkalmazásával lerótt 1 krajcáros illetéket 2 krajcárra, a nem postai előfizetés útján, hanem nyomtatványként küldött külföldi hírlapok 2 krajcáros bélyeges illetékét pedig 4 krajcárra emelték. Ezeket a díjakat azon-



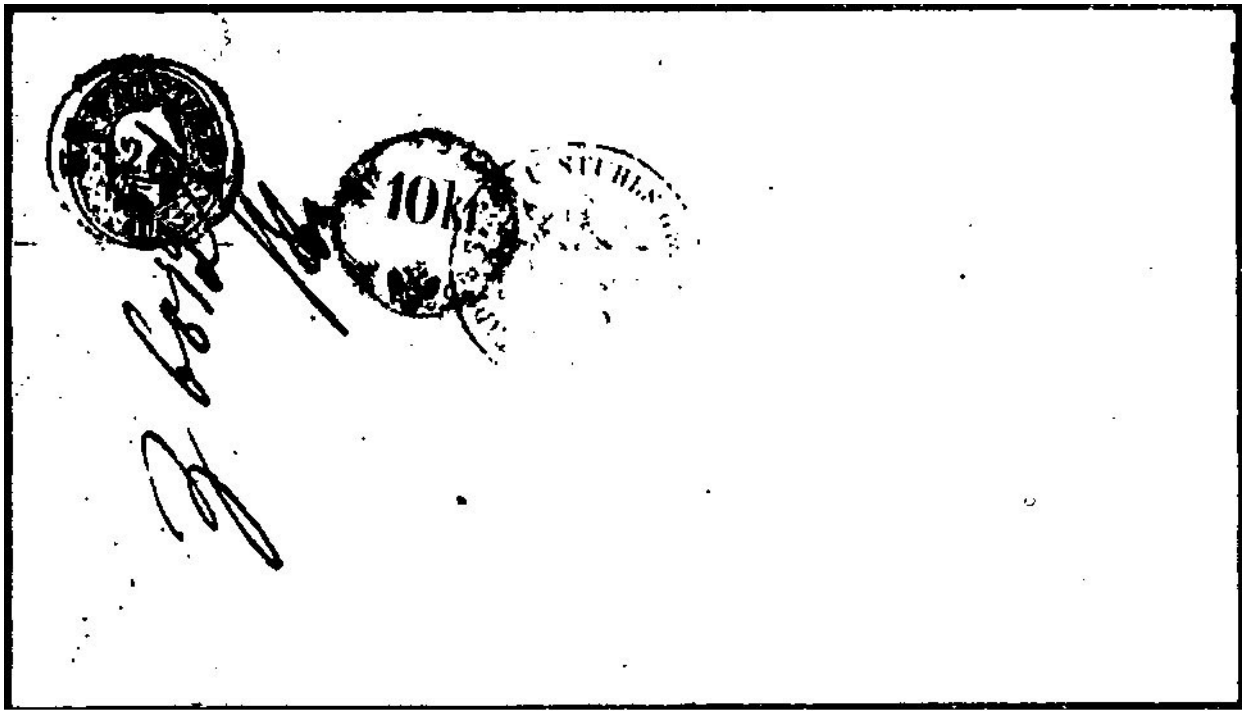
93. Hírlapilleték-bélyeg előértéktelenítése a hírlap szövegének átnyomtatásával

ban 1859. január 1-évl a felére szállították le, úgy hogy a már kinyomtatott 4 krajcáros bélyegeket is a hamarosan megjelenő 2 krajcárosok értékében használták fel. Közben megengedték a belföldi hírlapok illetékének az 1859. január 1-vel kiadott 1 krajcáros bélyeggel való lerovását is. A hírlapilletéknek ezt a rendszerét vette át az önállósuló magyar posta is. Az illetékkényszert, mely akkor már csak külföldi hírlapokra vonatkozott, 1900-ban eltörölték.

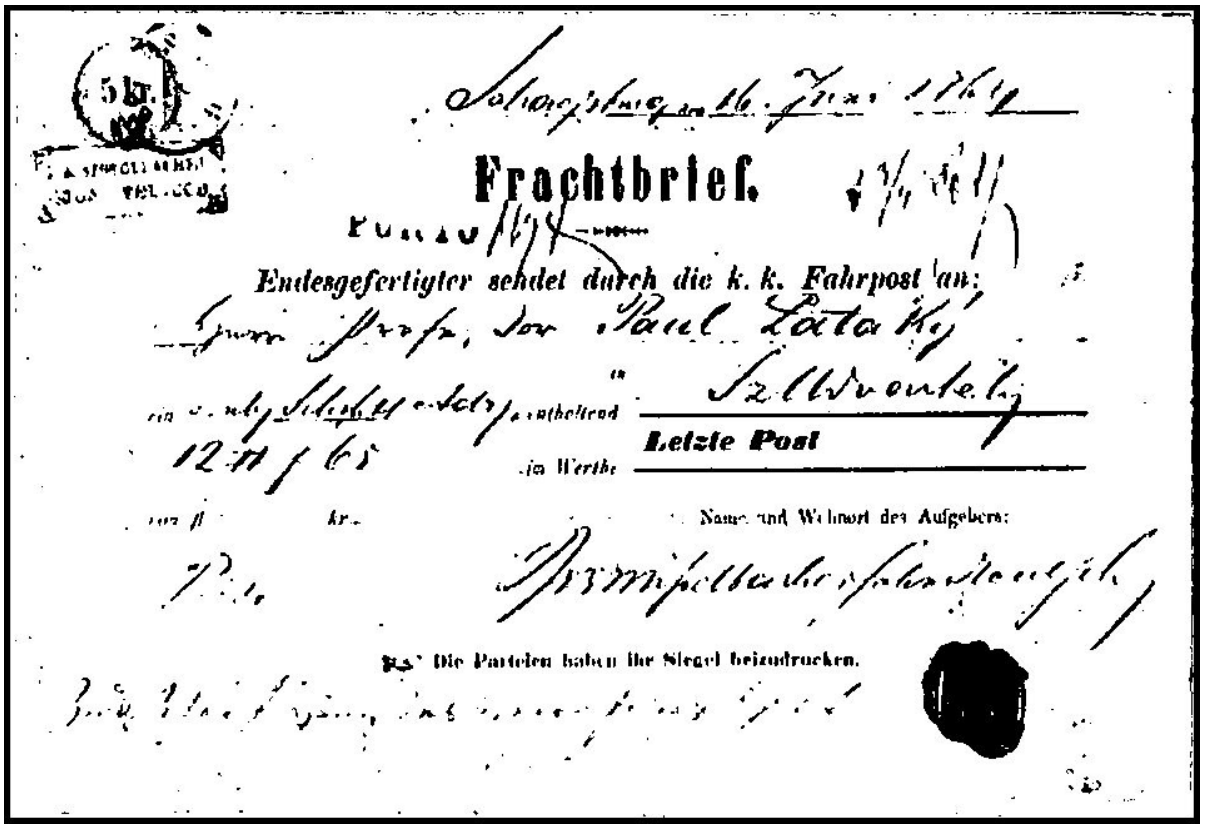
1861. január 15-én kerültek forgalomba az első bélyeges levélborítékok 3, 5, 10, 20, 25, 30, és 35 krajcáros értékben a forgalomban levő postabélyegek rajzával és színeiben, majd az 1863-as kiadás rajzával 3, 5, 10, 15 és 25 krajcáros értékben. Felhasználásuk és postai értéktelenítésük az azonos értékű bélyegeknek megfelelően történt. A borítékra nyomott bélyeg értékét szükség esetén melléje ragasztott bélyeggel lehetett kiegészíteni. Sajátos bérmentesítési eljárást alkalmaztak egyes postahivatalok, mikor bélyeghiány miatt egész borítékokat lepecsételve, de címzés nélkül csatoltak vagy ragasztottak levelekre (94. ábra). Gyakoribb a borítékból ovális vagy négyzetes alakban kivágott bélyegnyomatnak bélyegként való felragasztása, amit egyébként 1866. április 10-én rendeletileg eltiltottak.

A kocsipostai küldemények bérmentesítésében annyiban történt változás, hogy 1863. január 1-vel elrendelték a csomagkísérő-leveleknek 5 krajcáros illetékkel való megterhelését, amit okmánybélyeg felragasztásával kellett leróni. Az okmánybélyeget a felvevő postahivatal hely-keletbélyegzőjével értéktelenítették, mint a postabélyeget. Az így felhasznált okmánybélyeg ezért filatéliai szempontból azonos elbírálás alá esik, mint a hírlapilleték- bélyeg. Az önálló magyar posta a külön e célra nyomott bélyeges szállítólevél 1871-ben történt bevezetéséig ugyancsak okmánybélyeggel rovatta le a csomagilletéket, mely 1964-ig állt fenn. A csomagkísérő (később szállító) levélre a portó vagy franco bérmentesítési jelzést bélyegzővel, az összeget kézírással vezették rá (95. ábra).

A bérmentesítés történetében a következő jelentős fordulatot 1866-ban az angol penny-portó rendszer bevezetése jelentette, amely a levélpostai küldemények továbbításában a távolságra nem, csak a súlyra volt tekintettel. A közönséges levél díja helyben 15 g-ig (1883-tól 20 g-ig) 3 krajcár, 15-250 g között 6 krajcár, ugyanazoké bérmentetlenül feladva 6 ill. 9 krajcár, belföldön és az osztrák-német postaunió területén 15 g-ig 5 krajcár, 15-250 g között 10 krajcár, ugyanazoké bérmentetlenül feladva 10 ill. 15 krajcár. (A levelek súlyhatárát 1892-ben 500 g-ra emelték). A bérmentetlen levelek díját (a portót) a címzettől továbbra is készpénzben hajtották be; ha a bérmentesítés csak hiányos volt, a felragasztott bélyeg értékét a portóból levonták. A portó összegének feltüntetésére 1871 után már nem csupán kézírásos feljegyzés, hanem egyre gyakrabban számbélyegző is szolgált (l. 62. ábra). A távolsági zóna-rendszer kiküszöbölése következtében a levelek továbbküldése ezután csak akkor járt portótöbblettel, ha helyi levelet kellett más helységbe továbbítani. Az ajánlási díj helyben 5, egyébként 10 krajcár, az express-levél (egy ideig szorgalom-levél néven) díja 15 krajcár (1868-ban ajánlási kötelezettsége megszűnt.) A tértivevény (bélyegben lerótt) díja helyben 5, máshová 10 krajcár volt. A keresztkötés alatti nyomtatványküldeményekre 50 g-ig 2 krajcár, 250 g-ig 5 krajcár, 500 g-ig 10 krajcár, 1000 g-ig 15 krajcár, az árumintára 250 g-ig 5 krajcár bélyeget kellett ragasztani.



94. Címzetten, lebélyegzett előnyomott bélyeges borítékkal való bérmentesítés bélyeghiány miatt



95. Csomagszállítólevél 1864-ből cégbélyegzővel előértéktelenített és postabélyegzővel lebélyegzett illetékbélyeggel, PORTÓ bélyegzővel és a címzett által fizetendő viteldíj kézírásos feltüntetésével

Nyomtatványt és árumintát bérmentetlenül nem szállított a posta, hiányos bérmentesítés esetén a díjhiány kétszeresét szedte be a címzettől. 1869-ben új díjszabási tételként iktatódott be a levelezőlap 2 krajcáros díjtétele (1880-ban rendszeresítették az 5 krajcáros UPU-levelezőlapot külföldre, majd 1886-ban a 3 krajcáros zárt levelezőlapot belföldi használatra). A levélposta 1867-től kezdve pénzt is továbbított utalványon. Minden belföldi postahivatalhoz 50 forintig, 26 nagy hivatalhoz 1000 forintig, Pestre 5000 forintig lehetett utalványon pénzt küldeni. Az utalványdíj 5 forintig 5 krajcár, 50 forintig 10 krajcár s így tovább 5000 forintig, amelynek utalványdíja 3 forint volt. Az utalványűrlapra nyomott bélyegen kívül ráragasztott bélyeggel kellett az utalványdíjat leróni, csak úgy, mint az 1868-ban rendszeresített távirati utalványon, amelynek az utalványozási díjon felül 200 forintig egyszeres, azon felül 500 forintig kétszeres sürgönydíj volt a díjszabása. A hírlapbélyeg értéke 1868-tól kezdve 1 krajcár volt s egy hírlappéldány bérmentesítésére szolgált.

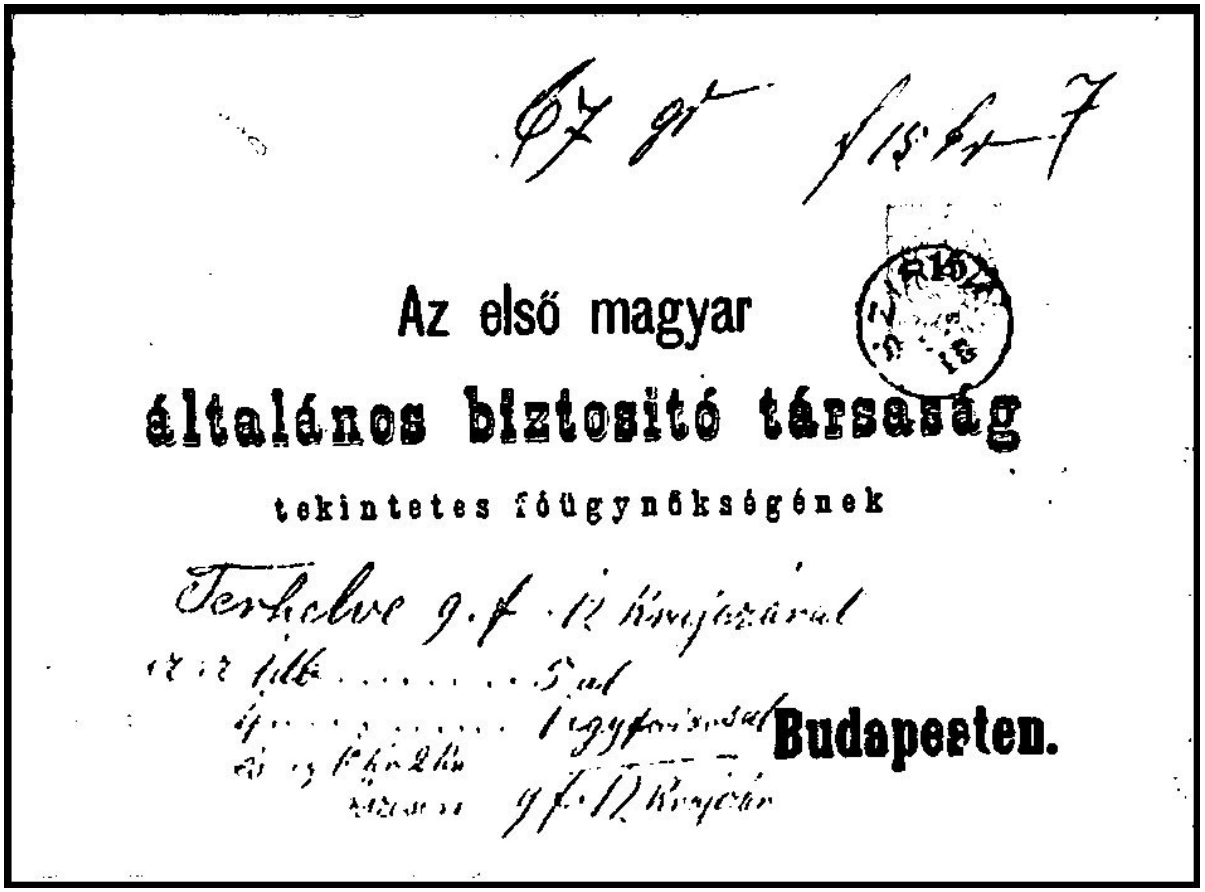
Az önállóan megszervezett távíró 1873-ban saját bélyegeket és bélyeges nyomtatványokat kapott a táviratok bérmentesítésére, ezek 1879-ig voltak érvényben, majd a postával 1887-ben történt szervezeti egyesítéséig a távíró visszatért a készpénz-bérmentesítésre. A távirat díja 20 szóig 50 krajcár, külföldre 80 krajcár, minden további 10 szóért az alapdíj fele volt.

A készpénzbérmentesítés klasszikus területe azonban továbbra is a kocsiposta maradt. Szállítási hatásköre minden pénz- és értékpapír-küldeményre, csomagra, továbbá a 250 g-nál (1892-től 500 g-nál) súlyosabb levelekre és nyomtatványokra, valamint 1871-től kezdve az utánvételes küldeményekre terjedt ki. Értéklevelek díjszabása 500 g-ig (Németországba 250 g-ig) 75 km-en belül 12 krajcár, azon túl 24 krajcár, bérmentetlenül feladva 18 ill. 30 krajcár volt. Csomagok szállításáért 5 kg-ig 75 km-en belül 15, bérmentetlenül 21 krajcárt kellett fizetni, azon túl a szállítási díj kg-onként 3 krajcárral, azonkívül a távolság szerint is nőtt; pl. 50 kg-os csomagot 1126 km-en túlra 13,80 forintért szállítottak. A terjedelmes csomag díja az első súlykategóriában és távolsági zónában 22 krajcár volt, a továbbiakban 5 krajcáronként nőtt. Amennyiben a küldemény feladása értéknyilvánítással történt, 50 forintig 3, 300 forintig 6, azon felül 150 forintonként további 3 krajcár értékportót is kellett fizetni. A pénzesleveleknél távolsági díjat nem számítottak, a bérmentesítés 50 forintig 3, 300-ig 6 krajcárt s így tovább 12 000 forintig, mely után 2,40 forintot tett ki; nyitott feladás esetén 50%-kal többet. Mindezeket a díjakat készpénzben szedték be, egyedül az utánvétek (1882-től postai megbízási) díjakat (10 forintig 6 krajcár, ezen felül 5 forintonként 2 krajcár) kellett postabélyegben leróni. (A levélpostai utánvételezést 1892-ben vezették be).

3. A BÉLYEG EGYEDURALMA A BÉRMENTESÍTÉSBEN (1903-1920)

A levélposta díjtételei lehetővé tették, hogy az 1867-1881. közötti bélyegkiadásoknál aránylag kevés (7, 6 ill. 5) értékkel megelégedjenek. 1887-ben azonban a posta és a távíró egyesítése során felvetődött annak szüksége, hogy a bélyeggel való bérmentesítést a levélpostán kívüli kezelési ágakra is

kiterjesszék. 1888-ban a kocsiposta és a távíró díjtételeinek bélyegekkel való lerovását elhatározva, a posta megkezdte a. forgalomban levő bélyegsorozatnak új értékekkel váló kiegészítését s így jött létre a 14 értékből álló krajcáros-forintos sorozat. Az 1900. évi turulos sor már 18, az 1913-as 19, az 1916-os aratós-parlamentes is 19 értékből állt. Ugyancsak a készpénzbérmentesítés felszámolását szolgálta 1903-ban a portóbélyegek bevezetése. 1888 után a pénzes- és értéklevelekre (96. ábra), valamint a csomagszállító-levelekre (97. ábra), továbbá a távirati lapokra (98. ábra), sőt a távolsági telefonbeszél-

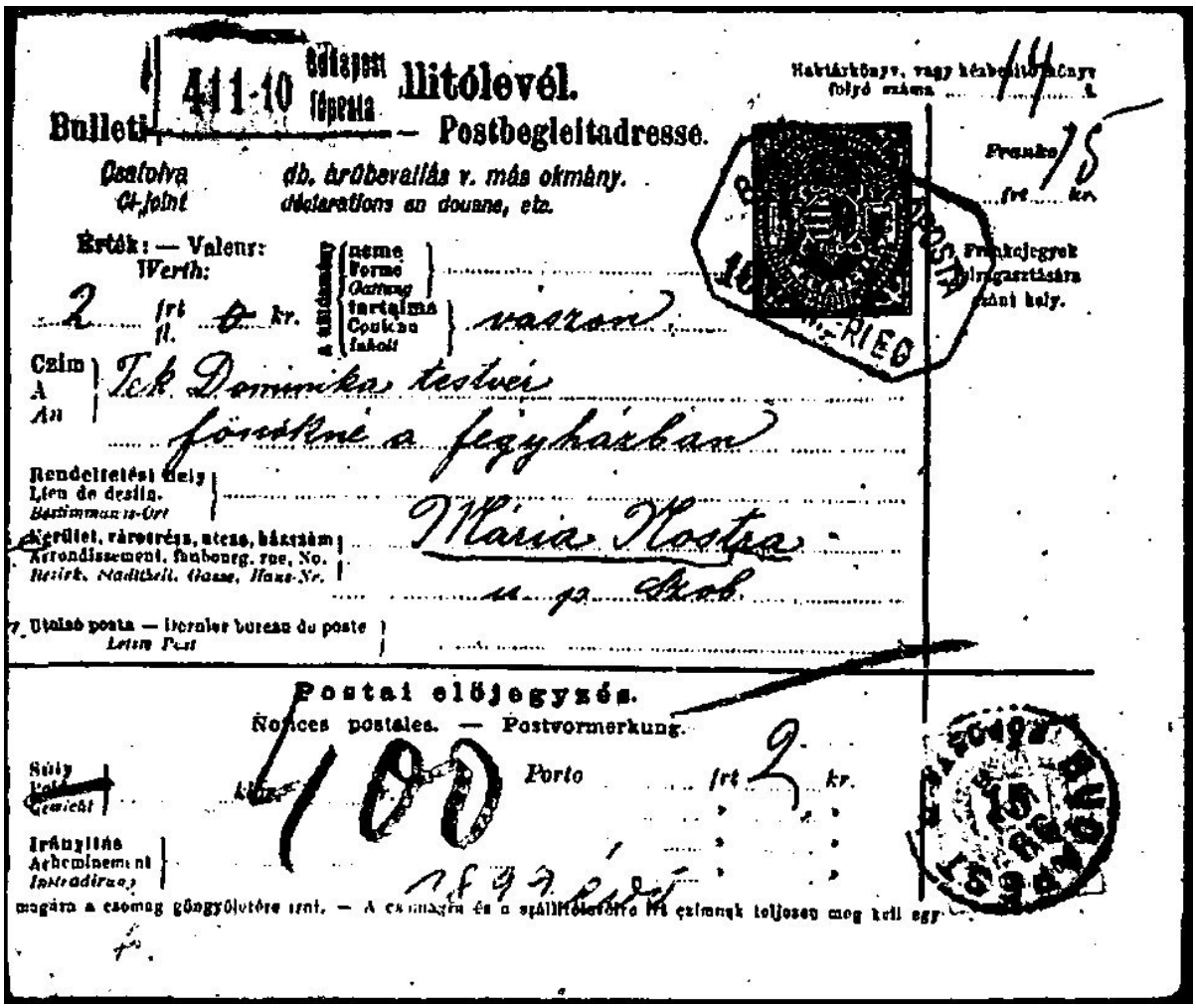


96. Bélyeggel bérmentesített pénzeslevél 1889-ből

getési űrlapokra is (99. ábra) postabélyeget ragasztottak, s 1903 után a portót (egyelőre a számbélyegző megtartásával) portóbélyeggel rótták le (100. ábra).

1900 körül a magyar posta kezelési rendje leginkább megközelítette azt a klasszikusnak mondható elvet, hogy a postai küldemények bérmentesítésére egy franco és egy portó forgalmi bélyegsorozatnak a küldeményre ragasztott vagy rányomtatott különböző értékeit, értéktelenítésükre pedig minden kezelési jelzést nélkülöző egységes hely-keletbélyegzőt kell használni, a kezelési jelzéseket pedig ragjegyekkel vagy jelzőbélyegzőkkel külön keh a küldeményre rávezetni. A portóbélyeg bevezetésével a levél- és kocsiposta,

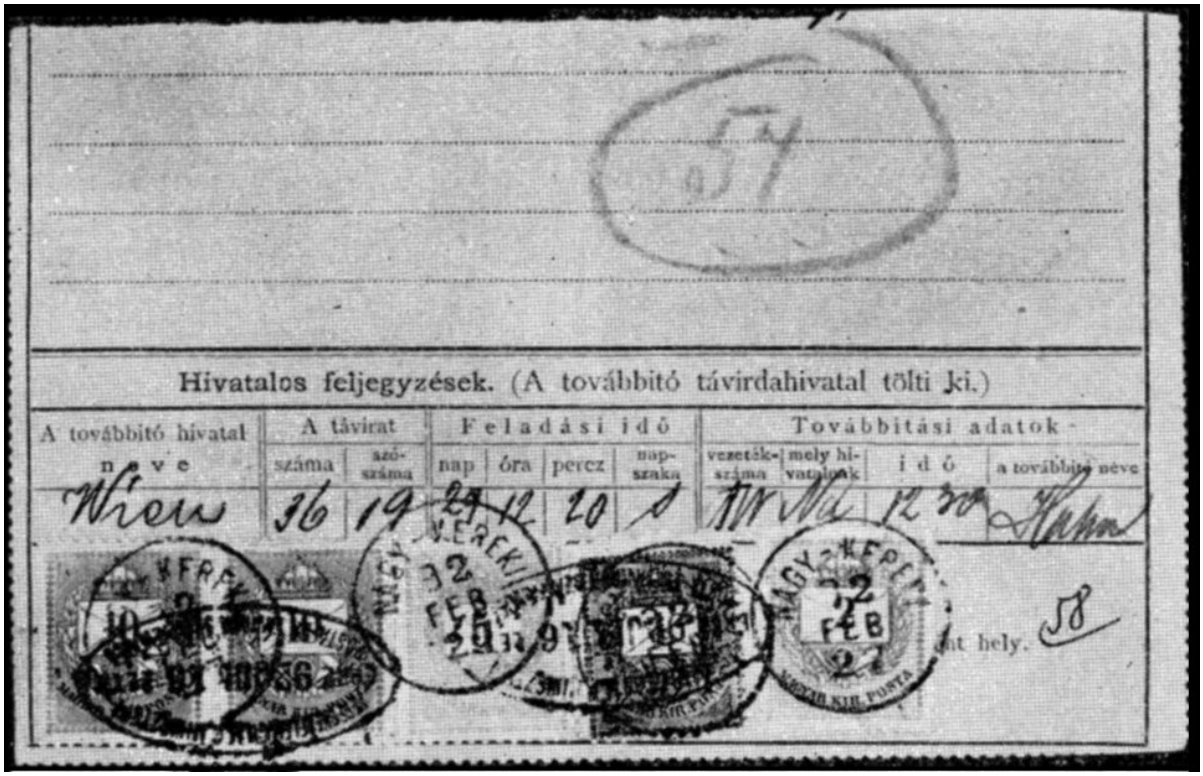
valamint a távírda és a távbeszélő díjait a közönség postabélyegekben rótta le. A kézi bérmentesítés csaknem teljesen megszűnt, kivételes, átmeneti bélyeghiányt pótló eljárássá vált. A hely-keletbélyegzésből a szakkezelési jelzések kiiktatása és ragjegyekre vagy jelzőbélyegzőkre való átvitele az értéktelenítési eljárást tette egységesebbé. Ha a régi szakkezelési (utalvány, távíró, pénzrovatolás, levélposta, kocsiposta stb.) hely-keletbélyegzők haszná-



97. Bélyeggel bérmentesített szállítólevél 1899-ből

latban is maradtak, szakkezelési jellegük megszűnt s mint közönséges hely-keletbélyegzők kerültek mindenféle küldeményre (101. ábra: pénzrovatolási bélyegző levélen; 102. ábra: utalványbélyegző levelezőlapon; 103. ábra: távírda bélyegző csomagszállító-levélen).

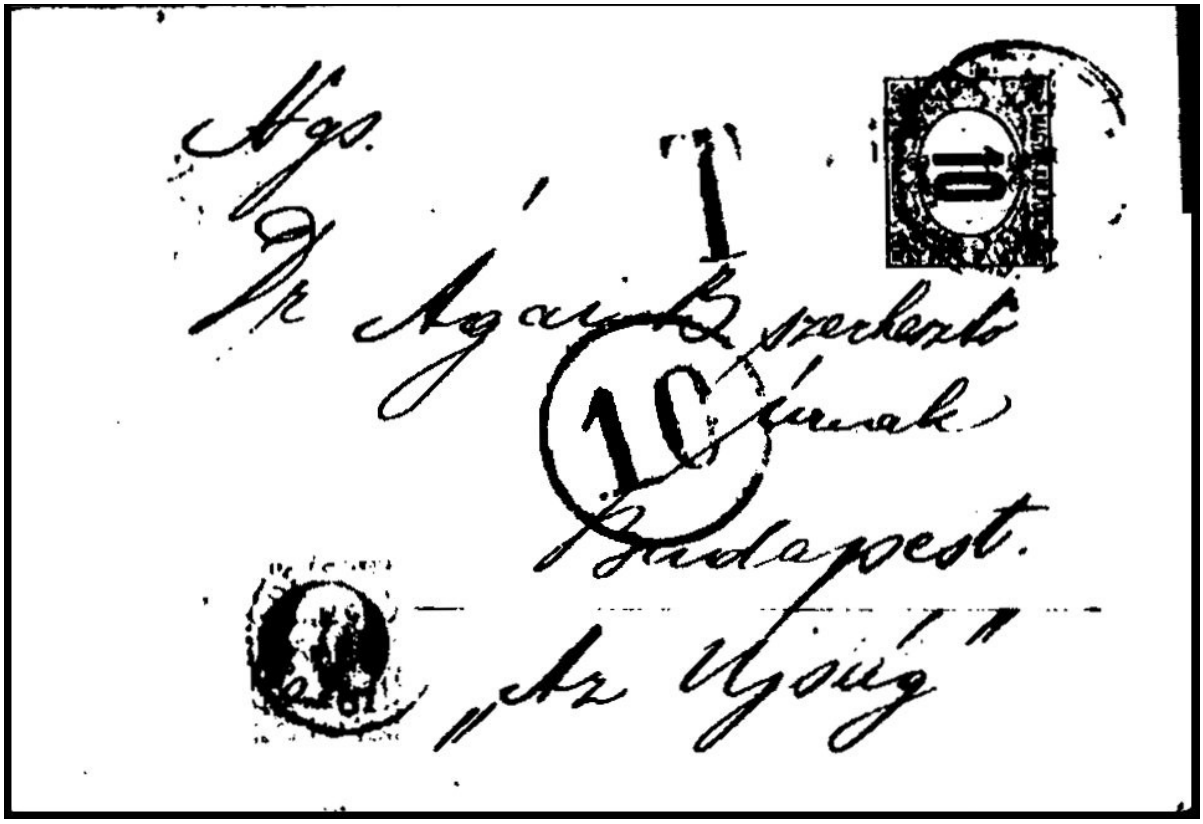
Az így győzedelmeskedő egységes alapelvtől a kezelésnek csak bizonyos területein történt előírásszerű eltérés. Ilyen volt a régi hagyományokra visszatekintő és a tényleges szükségletnek is megfelelő hírlapbélyeg, amely nemcsak rendeltetésében különbözött a levélpostai bélyegtől (ez önmagában még nem lett volna akadálya annak, hogy a hírlapbélyeget levélpostai bélyeg-



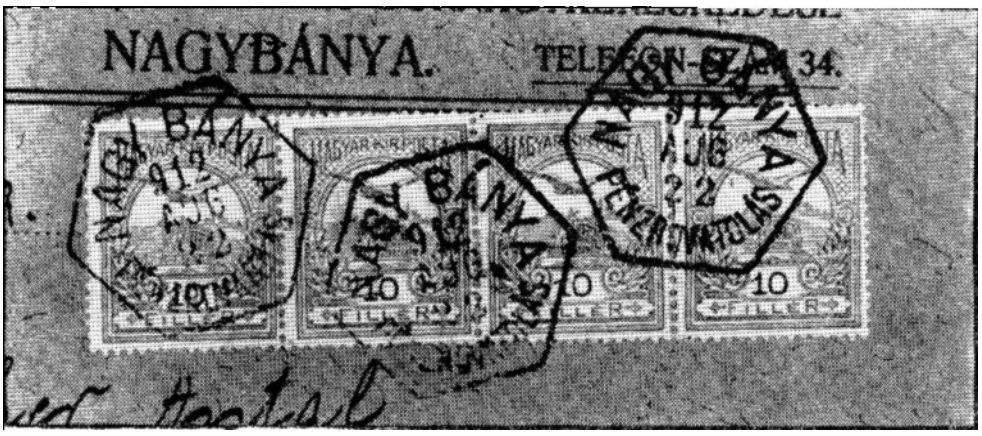
98. Bélyeggel lerótt távirati díj távirati lap belső oldalán 1892-ből



99. Távolsági telefonbeszélgetés díjának lerovása bélyeggel távbeszélő jegyen



100. Portóbélyeg és számbélyegző együttes alkalmazása

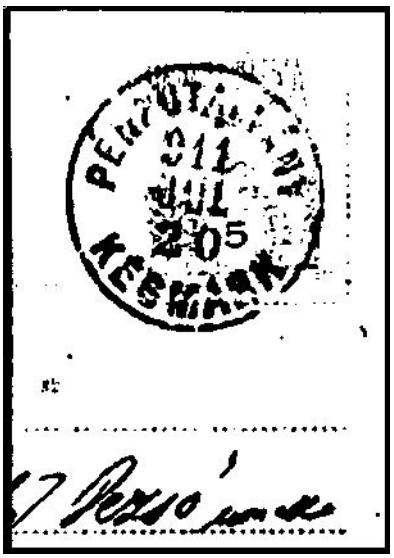


101. Pénzrovatolási bélyegző levélen

gel cseréljék fel), hanem kezelésében is, amennyiben csak a kedvezményes postai szállításra jogosított hírlapkiadók vásárolhatták és használhatták. Ez a különleges rendeltetés jut kifejezésre abban is, hogy a fennálló (már idézett) szabályoktól eltérően, 1900 után a posta megengedte a hírlapkiadóknak a hírlapbélyeg nyomdai úton vagy bélyegzővel történő előértéktelenítését (104. ábra). Egyébként a feladó részéről az előértéktelenítésnek a legelterjedtebb, és 1877-ben postai rendelettel megengedett módja a bélyegek

monogramlyukasztása volt. (Ezzel az eljárással, mint tudjuk, a posta maga is élt, de nem előértéktelenítési célzattal. Az 1906-os AUT lyukasztás célja ellenőrzés, az 1920-as évek elején alkalmazott hármas lyukasztás a posta Bélyegértékesítő Irodájának érdekvédelme volt. Ez utóbbival valamennyi forgalomban levő bélyegünknek azokat az íveit látták el, melyek értékcikk elárusító helyekre kerültek. A bélyegalaknak megfelelően az ívek két középső függőleges, illetve vízszintes sorát lyukasztották. Az 1957. évi kiadású 20 forintos címletű légiposta Zéró-érték lyukasztása pedig „filatelista" célzattal készült.)

Ugyancsak a készpénzbérmentesítés (hivatalos díjátalány stb.) terjedése tette fölöslegessé a nálunk rövid pályát (1921-24) megfutó hivatalos bélyeget. Speci-



102. Utalványbélyegző levelezőlapon



103. Távírdabélyegző csomagszállítólevélen



104. Hírlapbélyegeknek a kiadóhivatal által történő előértéktelenítése

ális céllal, nyomtatványok soronkívüli kézbesítésére készült és az átmeneti szükséglet megszüntével elenyészett a „sürgős" bélyeg (1916-21). A távírdabélyeg — mint láttuk — ugyancsak rövid életű volt (1873-79), s az utolsó bélyegfajta, mely különleges szakkezeléshez volt kötve, a légiposta bélyeg 1931-től kezdve bérmentesítés szempontjából közönséges levélbélyeggé minősült, amennyiben mindenféle postai küldemény bérmentesítésére felhasználható. 1931 óta a portóbélyegen kívül a magyar posta nem adott ki olyan bélyeget, amelynek bérmentesítésre való felhasználása bizonyos küldeményfajtákra, szakkezelési ágra volna korlátozva (más természetű az alkalmi bélyeg).

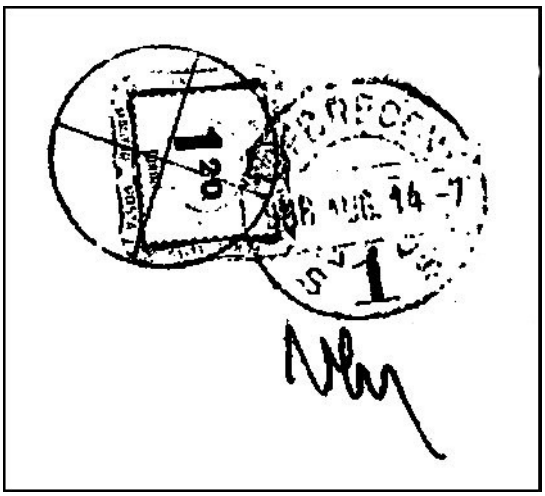
Az értéktelenítés terén a szakkezelési hely-keletbélyegzők megszüntetése után a hely-keletbélyegző általános használatától csak szükségmegoldások kényszere esetén történt eltérés. Hiányos vagy egyáltalán nem értéktelenített bélyegekre kézi értéktelenítés mellett vagy helyett minden időben alkalmaztak ún. néma bélyegzőket (105. ábra). Használatuk különösen elterjedt az első világháború idején, amikor katonai titok megőrzésének céljából is ilyenekkel (1. 483-old. 308—310. ábra) helyettesítették a hely-keletbélyegzőket. A második világháború végén és közvetlenül utána a tömegesen elveszett, megsemmisült hely-keletbélyegzőket pótolták átmenetileg néma bélyegzéssel (106. ábra). A portóvisszavételezés jelzésére az első világháború után keresztvonásos néma körbélyegzőket vezettek be (107. ábra).



105. Hiányos vagy egyáltalán nem értéktelenített bélyegek értéktelenítésére alkalmazott néma bélyegzők



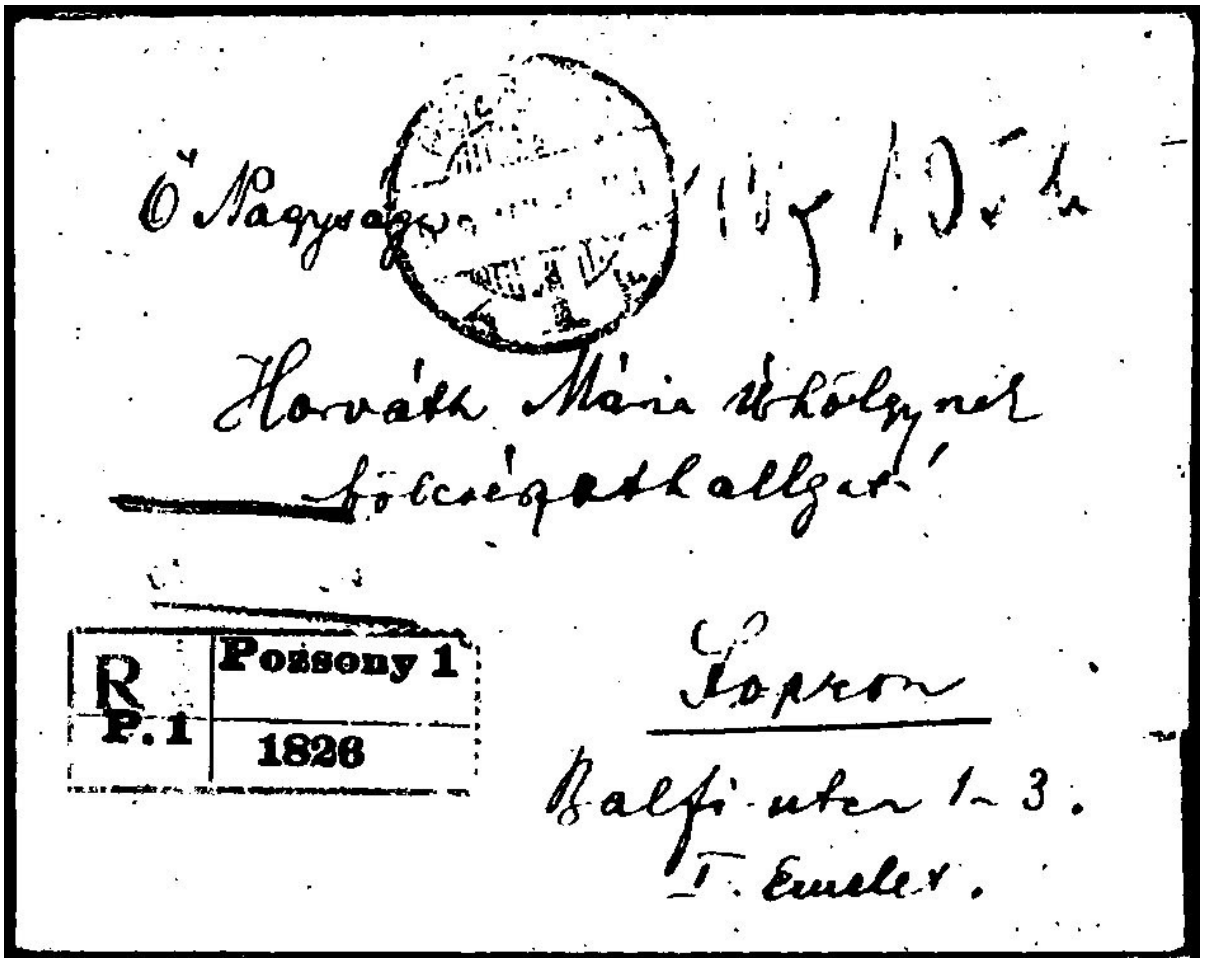
106. Háborús viszonyok közt elveszett postabélyegző pótlása néma bélyegzővel



107. Portóvisszavételezést jelző néma bélyegző

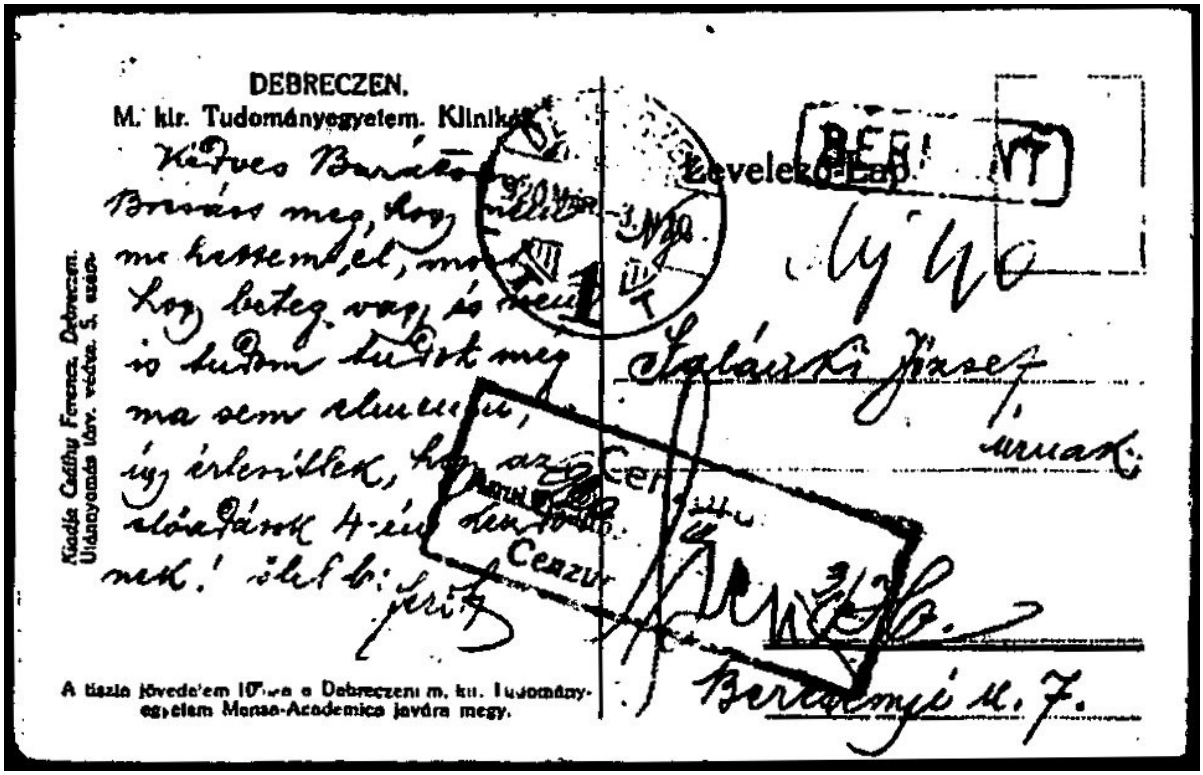
4. A BÉRMENTESÍTŐ BÉLYEGZŐ TERJEDÉSE (1920-TÓL)

Míg az értéktelenítés terén a hely-keletbélyegző használata mindmáig az egyedüli előírásos eljárás maradt, s ettől csak szükségmegoldásként térnek el, a bérmentesítés terén annál nagyobb változás történt a készpénz-bérmentesítésre, majd a gépbélyegre való áttéréssel. Az első lépéseket ebben az irányban nem célszerűségi meggondolás, hanem kényszerhelyzet tétette meg. Az első világháború végén a rendkívüli állapotok következtében számos helyen bélyeghiány keletkezett s a postahivatalok nem tehettek egyebet, mint (a postatörvényben egyébként elvileg eddig is megengedett) készpénz-bérmentesítéshez folyamodni. Vagy egyszerű kézi jelzéssel (108. ábra), vagy

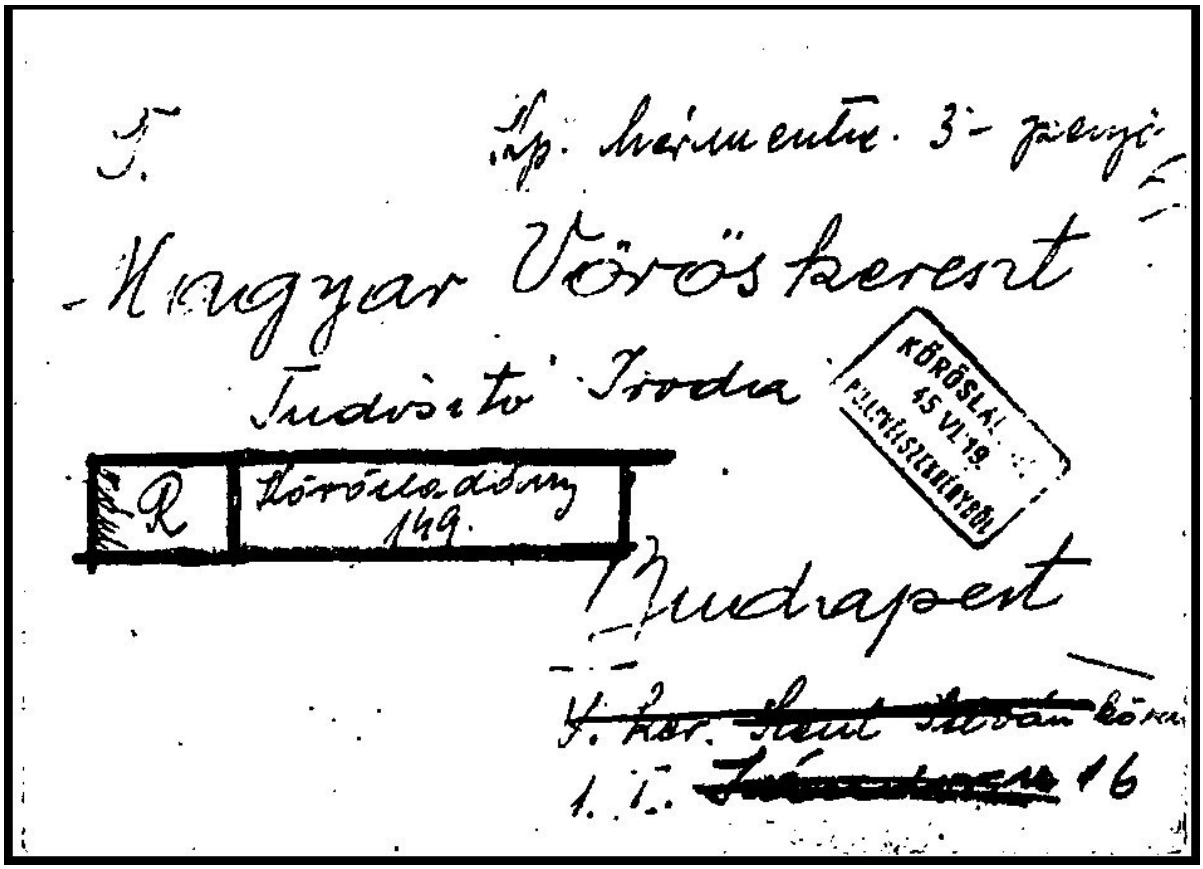


108. Kézi bérmentesítés bélyeghiány miatt

ezt a postai szabályzatban ilyen esetre előírt bérmentesítő jelzőbélyegzővel párosítva (109. ábra) jelezték a küldeményen a készpénzben történt bérmentesítést. A készpénzbérmentesítés rendszeresítése és külön e célra készült bélyegzővel való jelzése 1920-ban, az értékcikket bélyegző gép használatba vétele pedig 1929-ben történt meg. A főtípusokról már előbb megemlékeztünk, részletes tárgyalásukra a monográfia megfelelő helyén kerül majd sor. Ezúttal még csak arra kell utalnunk, hogy a második világháború végén és közvetlenül utána a posta újból rákényszerült a kézi bérmentesítés átmeneti alkalmazására (110. ábra), s az ismeretes nyíregyházi szükségbélyeg



109. Kézi bérmentesítés bérmentesítési jelzőbélyegzővel



110. Kézi. bérmentesítés és ajánlott ragjegy kézírásos pótlása

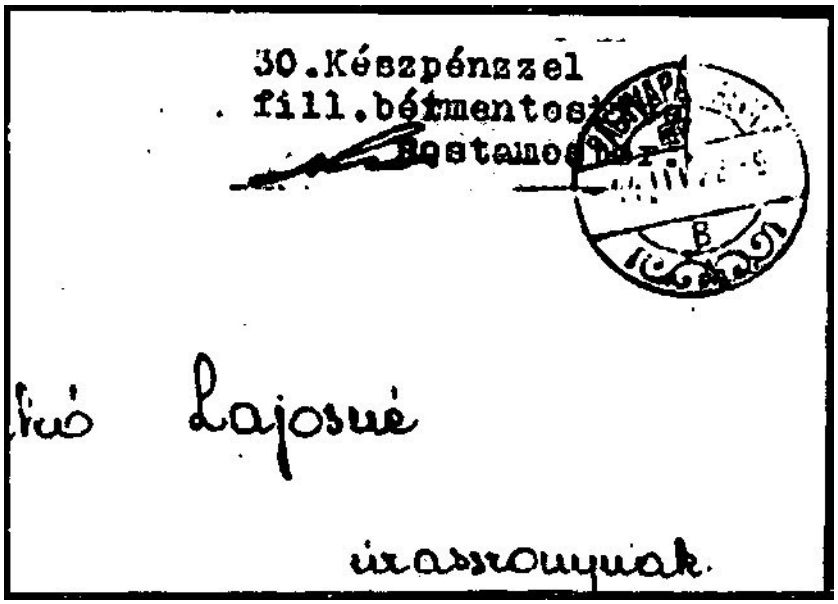
mellett bélyegszerű, félig nyomtatott, félig kézírásos értékjegyek (111. ábra), ill. készpénz-bérmentesítő ragjegy (112. ábra) használatára, amelyek azonban már nem visszafelé, a bélyegelőtti idő kezelési módszereire, hanem előre, a bélyegutáni korszak bérmentesítési eljárásaira mutatnak.

Befejezésül közöljük az 1900. óta történt díj szabás változásokat.

1900-ban a forint-krajcár rendszerről a korona-fillér rendszerre való



111. Portóbélyeget helyettesítő nyomtatott ragjegy kézírásos értékjelzéssel



112. Írógéppel készült készpénz-bérmentesítési ragjegy

áttérés során általában 1 forint = 2 korona átszámítással megmaradt a régi postai díjszabás, de egyes küldeményfajtáknál megváltozott. A belföldi levelezőlap díja 2 krajcárról 5 fillérre, az ajánlás, a térti vevény, utalványi értesítés, díjköteles tudakozvány díja 10 krajcárról 25 fillérre emelkedett. Díjmérséklés történt a keresztkötéses nyomtatványok esetében, amennyiben azokat 10 g-ig 2, 50 g-ig 3 fillérért szállították a régi 2 krajcár, és 150 g-ig 5 fillérért a régi 5 krajcár helyett. 250 g-on felüli súly esetén a tarifa (átszámítva) azonos maradt. Ugyancsak mérsékelték az áruminták bérmentesítési díját 50 g-ig 3 fillérre (azelőtt 250 g-ig egységesen 5 krajcár volt a díj). Emelkedett viszont a csomagtarifa, az első súlykategóriában és az első távolsági zónában 12 krajcárról 30 fillérre, a második kategóriában és zónában 24 krajcárról 60 fillérre és így tovább; terjedelmes csomagnál azonban kis felfelé kerekítéssel (22 krajcár-45 fillér) a régi díj szabás maradt érvényben.

Az első világháború alatt már 1916-ban megkezdődött a díjemelés, ekkor a levél díját 10-ről 15 fillérre, a levelezőlapét 5-ről 8 fillérre, 1918-ban pedig 20, ill. 10 fillérre emelték. Egyéb küldemények szállítási díja hasonló arányokban növekedett. 1920-ban pedig megindult az infláció, amely 1924-ben ért véget. 1926-ban áttértek a pengő-rendszerre.

Az 1920-tól napjainkig történt tarifaváltozásokat a következő két táblázat foglalja össze.

Az I. inflációs díjszabás változásai

	Levél		Levelezőlap		Nyomtatvány	Ajánlási díj	
	helyi	távolsági	helyi	távolsági	50 g	helyi	távolsági
1920. I. 1-től	0,60 Korona			0,40	0,15 Korona	1,00 Korona	
1922. VIII. 1-től	4,–	5,–		2 Korona	1,–		
XI. 1-től	15,–	25,–	6,–	10,–	2,–	12,–	
1923. IV. 16-tól	25,–	40,–	10,–	20,–	4,–	25,–	50,–
VII. 1-től	40,–	80,–	20,–	40,–	10,–	50,–	100,–
VIII. 16-tól	100,–	200,–	50,–	100,–	20,–	100,–	200,–
X. 1-től	150,–	350,–	90,–	150,–	40,–	150,–	300,–
1924. I. 1-től	300,–	500,–	200,–	300,–	100,–	300,–	500,–
II. 21-től	600,–	1000,–	400,–	600,–	200,–	600,–	1000,–
V. 1-től	1000,–	1500,–	600,–	1000,–	400,–	1000,–	1500,–
VI. 1-től	1000,–	1800,–	600,–	1000,–	500,–	1500,–	2200,–
1925. I. 1-től		2000,–			400,–		2500,–
X. 1-től	1000,–	2000,–	600,–	1000,–	400,–	1500,–	2500,–
1927. I. 1-től	8 (pengő) fillér	16 fillér	4 fillér	8 fillér	3 fillér	15 fillér	30 fillér

A postai díjszabás változása

Az emelés mérve	Időpont	Helyi lap Hlp.	Helyi levél Hl.	Távolsági lap Tlp.
Pengő	1943. VII. 1.	–,12	–,20	–,18
Átlag az előző				
3×	1945. V. 1.	–,40	–,50	– 60,
4 ×	VII. 2.	1,60	2,–	2,–
3 ×	IX. 16.	4,–	6,–	6,–
6 ×	XI. 1.	24,–	40,–	40,–
2 ×	XI. 16.	50,–	80,–	80,–
5 ×	1946. I. 14.	300,–	400,–	400,–
5 ×	II. 1.	1 500,–	2 500,–	2 000,–
alap	III. 1.	8 000,–	10 000,–	15 000,–
2 ×	III. 16.	16 000,–	20 000,–	30 000,–
3 ×	III. 26.	24 000,–	30 000,–	45 000,–
4 ×	IV. 1.	32 000,–	40 000,–	60 000,–
8 ×	IV. 11.	64 000,–	80 000,–	120,000,–
25 ×	IV. 23.	200 000,–	250 000,–	375 000,–
új alap	V. 1.	800 000,–	1 2000 000,–	1 200 000,–
5 ×	V. 10.	4 000 000,–	6.000 000,–	6 000 000,–
20 ×	V. 20.	26 milp.	24 milp.	24 milp.
60 ×	V. 27.	48 milp.	72 milp.	72 milp.
200 ×	VI. 1.	160 milp.	240 milp.	240 milp.
2 000 ×	VI. 11.	1 000 milp.	2 400 milp.	2400 milp.
10 000 ×	V. 17.	8 milliárd	12 milliárd	12 milliárd
200 000 ×	VI. 24.	160 milliárd	240 milliárd	240 milliárd
20 000 000 ×	VII. 1.	16 billió	24 billió	24 billió
1 milliárd ×	VII. 4.	800 billió	1 200 billió	1 200 billió
50 milliárd ×	VII. 8.	40 000 billió	60 000 billió	60 000 billió
Adópengő	VII. 12.	10 000	10 000	10 000
5 ×	VII. 18.	50 000	50 000	50 000
20 ×	VII. 24.	200 000	200 000	200 000
Forint	VIII. 1.	–,20	–,30	–,40

Bán Willy: A magyar postabélyegek adattára II. után.

1945—1946. évben

Távolsági levél Tl.	Alap nyomtatv. Any.	Ajánlási díj Ajl.	Csomag 5 kg Cs. 5	Csomag 10 kg Cs 10	Külföldi levél
–,30	–,04	h. 50, v. 70	1,–	1 10	–,40
1,–	–,10	h.1,50,v. 2,–	–	–	–
3,–	–,40	5,–	8,–	10,–	–
10,–	2,–	20,–	20,–	30,–	40,–
60,–	12,–	120,–	200,–	300,–	240,–
120,–	30,–	240,–	400,–	600,–	500,–
600,–	150,–	1 200,–	3 000,–	6 900,–	3 000,–
3 000,–	500,–	6 000,–	10 000,–	15 000,–	15 000,–
20 000,–	3 000,–	40,00,–	50 000,–	80 000,–	80 000,–
40 000,–	6 000,–	80 000,–	100 000,–	160 000,–	160 000,–
60 000,–	9 000,–	120 000,–	150 000,–	240 000,–	240 000,–
80 000,–	12 900,–	160,900,–	200 000,–	320 900,–	320 000,–
160 000,–	24 000,–	400 000,–	640 000,–	640 000,–	640 000,–
500 000,–	75 000,–	1 000 000,–	1 250 000,–	2 000 000,–	2 000 000,–
2 000 000,–	400 000,–	4 000 000,–	6 000 000,–	8 000 000,–	8 000 000,–
10 000 000,–	2 000 0009,–	20 000 000,–	30 000 000,–	40 000 000,–	160 milp.
40 milp.	8 milp.	80 milp.	120 milp.	160 milp.	480 milp.
120 milp.	24 milp.	240 milp.	360 milp.	480 milp.	1 600 milp.
400 milp.	80 milp	800 milp.	1 200 milp	1 600 milp.	16 000 milp.
4 000 milp.	800 milp.	8 000 milp.	12 000 milp.	16 000 milp.	40 000 000,–
20 milliárd	4 milliárd	40 milliárd	60 milliárd	80 milliárd	80 milliárd
100 milliárd	80 milliárd	800 milliárd	1 200 mill.	1 600 mill.	1 600 mill.
40 billió	8 billió	80 billió	120 billió	160 billió	160 billió
2 000 billió	400 billió	4 000 billió	6 000 billió	8 000 billió	8 000 billió
100 000 billió	20 000 billió	200 000 billió	300 000 billió	400 000 billió	400 000 billió
20 000	5 000	40 000	60 000	80 000	80 000
100 000	25 000	200 000	300 000	400 000	400 000
400 000	100 000	800 000	1 200 000	1 600 000	1 600 000
–,60	–,12	1,40	3,–	4,–	1,–

II. Fejezet

A POSTABÉLYEG NYOMDAI ELŐÁLLÍTÁSA

A postabélyeg értékcikk, melynek megvásárlója a vételárnak az érvényes postadíjszabás szerint megfelelő, bizonyos postai szolgáltatás igénybevételére jogosult. A szolgáltatás megtörténtével a postabélyeg elveszti értékcikk jellegét; ismételt felhasználását a posta értéktelenítő jelzés alkalmazásával akadályozza meg. A lebélyegezett vagy egyéb módon értéktelenített postai értékcikk lényegében tehát megfelel a készpénzzel való bérmentesítést nyugtázó különböző (kézírással, kézi vagy gépi bélyegzővel foganatosított) postai jelzéseknek. A postai értékcikknek nem egyedüli, de leggyakoribb fajtája a postabélyeg. Egyéb postai értékcikktől (pl. a nemzetközi válaszdíj szelvénytől) az különbözteti meg, hogy magára a postai küldeményre, vagy annak kísérőiratára (pl. csomag-szállítólevél) alkalmazzák.

A postabélyeg lényege az a grafikai szimbólum (szöveg, szám, képes ábrázolás), mely értékcikk mivoltát kifejezi. Ezt a grafikai szimbólumot lehet közvetlenül magára a postai küldeményre alkalmazni (pl. boríték rányomtatott bélyeggel) vagy önálló tárgyként csatolni (pl. ráragasztással) a küldeményhez. A bélyeg előállítása különböző technikával történhetik; elvileg elképzelhető (részlegesen elő is fordul) a kézírás, ennél gyakoribb a kézi bélyegző (pl. Albánia első bélyege), legáltalánosabb azonban a nyomtatás. A magyar (és a Magyarországon használt osztrák) bélyegek nyomdai eljárással készültek, ezért az alábbiakban a nyomtatott bélyeggel foglalkozunk.

A nyomtatott postabélyeg filatéliai sajátosságait az alkalmazott nyomási technika, a felhasznált papír (esetleg egyéb anyag) és (amennyiben felragasztásra szolgáló bélyegről van szó) a bélyegív ragasztóanyaggal való ellátása, valamint egyes bélyegekre való szétválasztásának módja határozza meg.

1. A NYOMÓGÉPEK

A postabélyeg nyomtatása ugyanazokon a nyomógépeken történik, amelyeket egyéb nyomtatványok előállításához is használnak. A legrégibb nyomógép-típus a kézisajtó, mely Gutenberg által történt megkonstruálása óta a XIX. század elejéig egyedül szolgálta a könyvnyomtatást, s bár közben sokat fejlődött, technikai alapelvei és főbb alkatrészei azonosak maradtak. A sokszo-

rosítandó szöveg vagy ábrázolás, a nyomóforma az ún. fenéklapon (fundamentumon) fekszik, mely kerekekkel előre-hátra hajtható. A fenéklapra, ill. a ráhelyezett nyomóformára felülről ereszkedik rá a nyomótalp (vagy tégely), melyet a nyomdász csavaros présszerkezetet mozgásba hozó fordítókarral kezel. A kézisajtón mind a fenéklap, mind a nyomótalp síkfelületű, következőleg a nyomóforma is az. A nyomóformára eredetileg festékező bőrlabdával, később bőrből, majd zselatinanyagból készült festékező hengerekkel festéket visznek rá, majd a ráhelyezett papírost a nyomótalppal hozzápréselik s az így átveszi a festéket.

Az 1811-ben König Frigyes által feltalált és a XIX. század közepén már általánosan elterjedt gyorssajtón a nyomótalpat nyomóhenger helyettesíti, mely egy helyben forog s alatta a vas alapra helyezett lapos nyomóforma szakaszosan előre-hátra mozog, előbb felveszi a festékes hengerről a festéket, majd a ráhelyezett papírossal a nyomóhenger alá kerül. Egyéb előnyei, többek közt a nyomóhengernek a nyomótalpnál egyenletesebb munkája mellett a gyorssajtót elsősorban nagyobb termelékenysége teszi hasznosabbá a kézisajtónál. Míg kézisajtón óránként 10-12 lapot, addig a gyorssajtónak már legrégibb, megálló hengeres változatán is tízszer annyit nyomtattak.

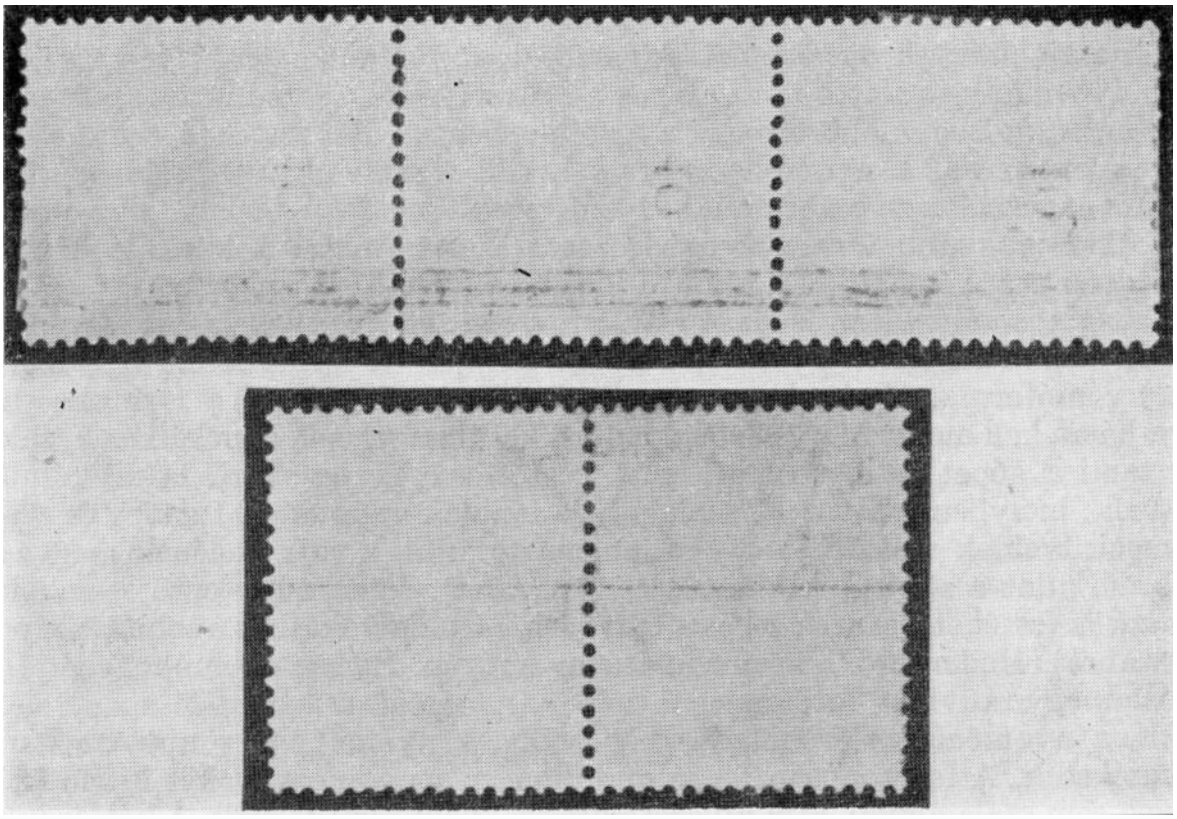
A megállóhengeres gyorssajtó nyomóalapján, a formakocsin helyezkedik el a nyomóforma. Ez korlátozott teljesítményű gép, mivel a formakocsinak előre-hátra kell mozognia, eközben pedig elkerülhetetlenek a megállások, zökkenők, ami a gépet és a nyomóformát is erősen igénybe veszi. Ívkirakóművel dolgozik, melyben ívkivezető szalagok és fonalak vannak. A turulos és aratós bélyegek íveinek szélső bélyegsorában megtaláljuk a rajz szélének megvastagodását, mint a zökkenők kihatását (113. ábra). Néha a kivezető szalagok és fonalak is festéket vesznek fel és a bélyegek hátoldalán színes nyomot hagynak (114. ábra). Modernebb a kétfordulatú nyomógép. Ennek nyomóhengerei folytonosan egy irányban forognak. A gép a nyomóalap hátrafelé menetelekor nyom, a nyomóalap előrehaladásakor pedig a nyomóhenger automatikusan felemelkedik. A folytonosan forgó gumihenger a nyomott íveket kifelé hajtja és ezek sem szalagokkal, sem kivezetőlécekkel nem érintkeznek. A kétfordulatú nyomógép teljesítménye óránként 2500 lap, ívenként 100 bélyeggel számolva 250 000 db bélyeg. A nyomógép legkorszerűbb formája a rotációs elv szerint



113. Nyomógép szabálytalan működése által létrehozott szélnyomat

készül, ezen a nyomóhenger nem lapos, hanem szintén hengerfelületű nyomóformával érintkezik. A magyar bélyegeket 1932 óta (a később ismertetendő raszteres mélynyomásra való áttéréssel kapcsolatban) ilyen gépeken nyomtatják.

A papírosnak a nyomógépbe való juttatása sokáig kézzel történt. Az ebből következő pontatlanságok, hibák kiküszöbölésére alkalmazzák újabban az ön-



114. ívkirakómű kivezető fonalainak lenyomata bélyegek hátoldalán

működő ívberakó készülékeket (önberakókat). Ezek között legelterjedtebb a szívószerkezetű. A légsűrítő kompresszor szívókákkal ellátott csőtengelyen keresztül működik. A csőtengely rábillen a papírív szélére, mely a szívás hatására a szívókákhoz tapad. Egyidejűleg a kompresszor levegőt fúj az ív élére s ezzel leválasztja róla a következő ívet, megakadályozva az ívek összetapadását. A következő mozdulattal a csőtengely a hengerrel, szalagokkal, görgőkkel működő továbbító szerkezetre ejti az ívet, mely így a nyomógépbe kerül. A papíros delejességének következtében azonban minden biztonsági berendezés ellenére is néha előfordul, hogy két összetapadt ív kerül egyszerre a nyomógépbe s az egyik nyomás nélkül marad, ami több fázisú nyomás esetében a bélyegen fáziskimaradást okoz (l. később a nyomási hibák tárgyalásánál).

2. A NYOMÁSI ELJÁRÁSOK

Még inkább mint a nyomógép rendszere, megmutatkozik a bélyegen az alkalmazott nyomási eljárás. A sokféle s egyre szaporodó nyomási eljárást három fő csoportba szokták osztani a nyomóforma felületének kiképzése szerint. A magasnyomás olyan formáról történik, amelyen a festéket felvevő s a papírosra átnyomódó részek kidomborodnak, a mélynyomás nyomóformáján a festék mélyedésekben helyezkedik el s onnan emelődik át a papírosra, míg a síknyomásnál a festéket sík felületről veszi fel a formára rádörzsölt papíros.

A) A magasnyomás

Bélyegek nyomtatásához legelőször a magasnyomást alkalmazták, amelyet (mivel ezzel az eljárással nyomtatták Gutenberg óta, s nagyrészt napjainkban is a könyveket) könyvnyomásnak is neveznek. Szövegeket szedett betűkkel és számokkal nyomtatnak, a bélyeg előállításánál azonban a szedésnek csak másodlagos szerepe van (utólagosan benyomott értékszámok, felülnyomások, ívszélek betűvel, számmal való ellátása stb. esetében). A bélyegeknek általában a rajtuk szereplő szövegen és számokon kívül rajza is lévén, nyomóformájukat nem szedéssel, hanem véséssel állítják elő.

a) Nyomódúcok előállítása: stereotypia, elektrotypia

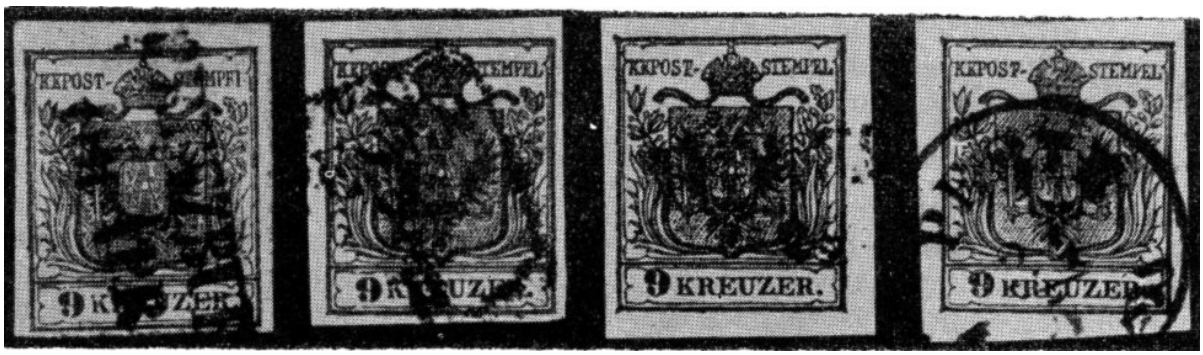
Az egyes bélyegkép magasnyomású nyomóformáját *nyomódúcnak* (115. ábra), a több azonos dúcból összeállított nyomóformát *nyomólemeznek* nevezzük. A nyomódúcon természetesen azok a vonalak, foltok domborodnak ki, amelyek felveszik ill. a papírra átnyomják a festéket. A nyomódúcok sokszorosítással készülnek az ún. *eredeti dúcról*, mely rendesen acélvéset (patricának is nevezik). Az eredeti dúcról, esetleg már annak kísérleti előzményeiről is, *próbanyomatokat* vesznek. A nyomódúc előállításához a patricát belepréselik a rézbe, s így jön létre a negatív (azaz az acélvéset domború részeit homorúan visszaadó) matrica, A matricába betűólmot öntenek annyiszor, ahány nyomódúcra a nyomólemez összeállításához szükség van. Az így készült nyomódúcokat *stereotypoknak* nevezzük. Stereotypokról készültek az első osztrák bélyegsorozat bélyegei 1852-ig, ekkor azonban áttértek az elektrotyp nyomásra.



116. Az első osztrák postabélyegkiadás 1 krajcáros értékének egyik nyomódúca

Az *elektrotypia* (más néven galvanoplasztikái eljárás) az elektromos áramnak azon a tulajdonságán alapul, hogy a fémsók oldataiból a negatív póluson (katódon) kiválasztja a színfémet (pl. a kékgálicból a rezet), amellyel így más fémeket, éspedig viszonylag puhákat viszonylag keményekkel be lehet vonni. Elektromosságot vezető

fémformát (vagy pl. grafitporral vezetővé tett nem fémanyagba vésett formát) fémsóoldatba helyeznek. A formát a dróttal beléje vezetett villamos áram hatására az oldatból kiváló fém egyre vastagabb rétegben vonja be és lemezt képez rajta. Megfelelő vastagság elérése után a galvánlemezt lefejtik és belső, homorú oldalát matricának használják (a valóságban ilyen galván-matricákba és nem közvetlenül a rézmatricába öntötték az első osztrák bélyegek stereotyp nyomódúcait is), vagy felöntik betűfémmel és fa alapra szerelve elektrotyp nyomódúcot készítenek belőle. A galván eljárást egyébként az első osztrák bélyegsorozat nyomólemezeinél eleinte úgy alkalmazták, hogy a puha és gyors elkopásnak kitett betűfémből készült stereotyp nyomódúcokat magukat vonták be acélréteggel, s csak később (rendszeresen 1855 után) tértek át a galvánlemezek felöntése útján készült elektrotyp nyomódúcok használatára. Az előbbiek nyomatait az különbözteti meg a stereotyp, valamint a felöntött galvánlemez nyomatoktól, hogy kevésbé finomak; közeli vonalaik mintegy összeolvadnak, mert a galván bevonat megvastagította őket (116. ábra).

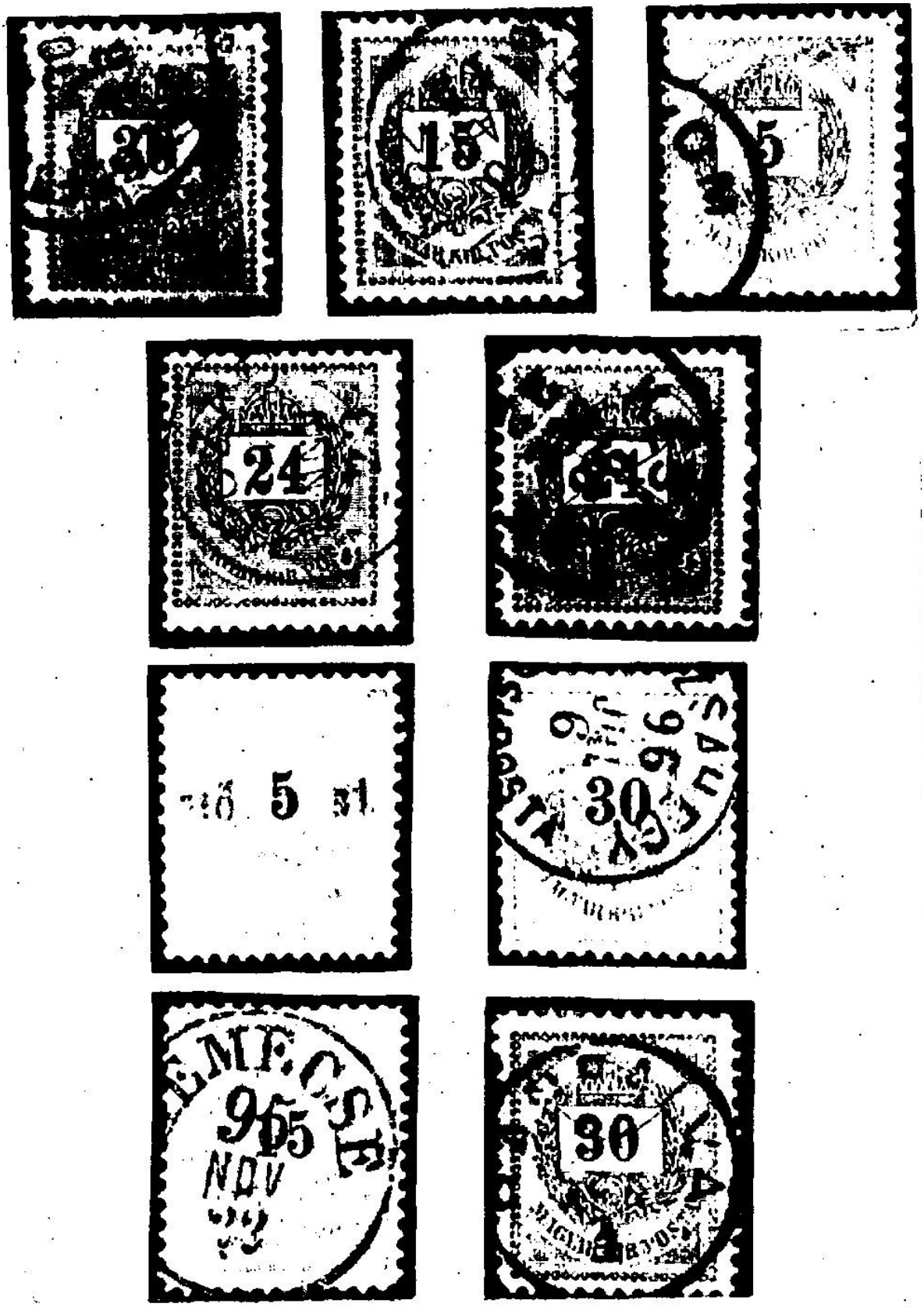


116. Az 1850. évi osztrák bélyegkiadás 9 krajcáros értékének a) stereotyp jó, b) stereotyp rossz, c) galván bevonású stereotyp és d) betűfémmel felöntött galván nyomatai

A Magyarországon is (1867-ig) használt osztrák bélyegek, valamint a könyvnyomással (1928-ig) készült magyar bélyegek nyomódúcait 1855-től kezdve mindvégig betűfémmel felöntött galvánlemezek szolgáltatták, melyeket acélvésetnek rézbe vagy ólomba préselésével nyert (főleg újságbélyegeinknél fametszetről galván úton vett) matricáról készítettek. A galvánlemez sokkal ellenállóbb a betűfémnél, feltűnőbb kopás nélkül 160-200 000 nyomást bír ki.

b) Nyomólemez, típus, altípus

A dúcöntési eljárások, elsősorban a sterotypia, de — kisebb mértékben — az elektrotypia is, sohasem eredményezhettek tökéletesen azonos nyomódúcokat. Részben az ősdúcokon keletkeztek sérülések, vagy rakódtak le apróbb szennyeződések, amelyek azután a következő nyomódúc-sorozat öntése során az új nyomólemez minden egyes bélyegképén feltűntek, illetőleg fordítva: az ősdúc hibáit észrevéve, kijavították azokat s így a javított ősdúcról készült újabb nyomódúc-sorozat lenyomatain már nem láthatók. Ilyen módon a bélyegképnek egész nyomólemezek minden egyes darabjára jellemző változatai keletkeztek, amelyeket *típusoknak* nevezünk (l. a 116. ábrát).



117. Az ST betűk alatti lemezhiba és felforrasztással való javításai a különböző nyomódúcokon

Kisebb-nagyobb eltérések (apró foltocska vagy rajzfolytonossági hiány formájában) azonban ugyanazon ősdúcról készült nyomódúcok között is előfordulnak, ami lehetővé teszi, hogy összefüggő bélyegek (párok, csíkok, tömbök) vizsgálata alapján egész nyomólemezt rekonstruáljunk (117-118. ábra).



118. Különböző bélyegeken előforduló azonos lemezhibák, mint azonos nyomódúcok bizonyítékai

A lemezrekonstrukció a filatélia magasiskolája. Viszonylag könnyen rekonstruálhatók azok a nyomólemezek, amelyeknek nyomódúcait egyenként javították. (A magasnyomásnál a dúcok javítása véséssel ill. betűfém beforrasztásával történik). Ez természetesen csak stereotyp, vagy a javítás után galvanizált stereotyp nyomódúcokból álló lemezek esetében lehetséges, mert a vékony galvánlemezhez nem lehet vésővel hozzányúlni anélkül, hogy az le ne váljon a betűfémről, amelyet bevon (ez az exfoliációnak nevezett leválás — 119. ábra — egyéb okokból is előfordul és különösen a bélyegképek sarkain okoz folytonossági hiányokat — 120. ábra —, fehér foltokat). Nyomódúconként külön-külön javított s így többféle *altípust* felmutató nyomólemezt (121. ábra) csak hármat ismerünk (az első osztrák bélyegsorozat 9 krajcáros értékének 1850. évi I. és 1855. évi IX. lemezét, valamint a 3 krajcáros érték 1855. évi V. lemezét), viszont annál gyakoribb az első osztrák bélyegsorozatnál az olyan *vegyes lemezek* száma, amelyeken különböző típusú bélyegképek láthatók egymás mellett. (122. ábra). Ezek úgy jöttek létre, hogy a nyomólemez összeállítása során véletlenül vagy készakarva nemcsak az ősdúc

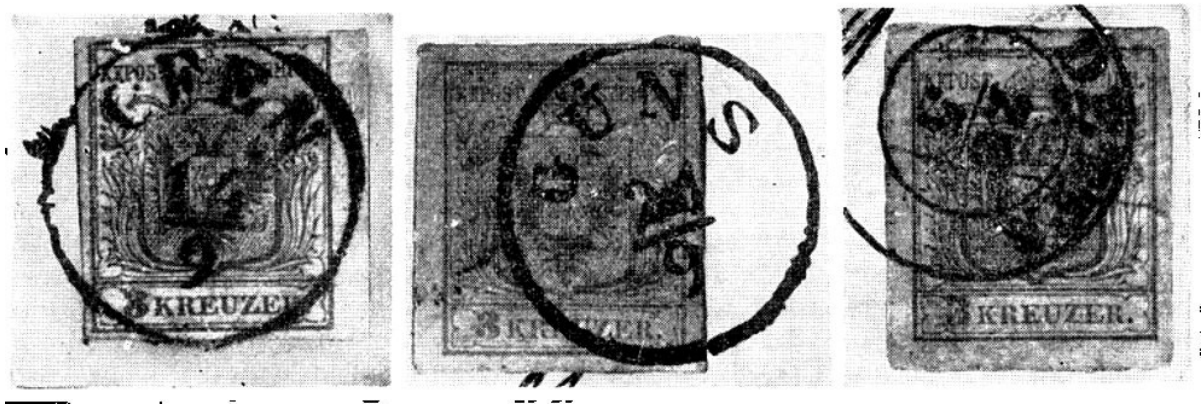
új öntvényeit, hanem néhány megmaradt régi, az ősdúc korábbi állapotát tükröző nyomódúcot is igénybe vettek, vagy pedig a lemez erősebben elhasznált nyomódúcait más típusú újabbakra cserélték ki. A nyomódúcok kicserélése alkalmával a nyomólemez eredeti forrasztásait fel kellett lazítani, s az új nyomódúc behelyezésénél a keletkezett űrt betűfémlécek beforrasztásával pótolni. Ezek néha nyomás közben meglazultak és a fémléc lenyomata a bélyegképek közt meglátszik (123. ábra).



119. Exfoliáció (lemezsarok-felhajlás) lenyomata levelezőlapra nyomott bélyegképen



120. Exfoliációs eredetű folytonossági hiány a bélyegkép jobb felső sarkán



121. Azonos lemezen egyenként javított nyomódúcok nyomatai (1850. évi osztrák bélyegkiadás 3 krajcáros értékének 6. nyomólemezéről). Megfigyelendő a 3-as számjegy felső részének kapcsolata a kerethez, valamint a címerpajzs alján középen jobbra jelentkező folt: a) 3-as összefügg a kerettel, folt látható, b) 3-as kerettől elválasztva, folt látható, c) 3-as kerettel összefügg, folt kivésve

1888-tól kezdve (először a feketeszámú krajcáros sor esetében) a nyomólemezeket már nem egyes nyomódúcokból, hanem 25 bélyegképből álló összefüggő matricatömb öntvényeiből, 1900 után pedig (a turulos sorral kezdve) négy bélyegképet tartalmazó tömbökből állították össze (a 25-ös, ill. 4-es tömbök találkozásainál néha kisebb elcsúszás keletkezett, s ezért az ilyen helyről származó bélyegpáron az egyik bélyegkép kissé magasabban áll, mint másik). A 25-ös illetve 4-es tömbök alapján természetesen valamivel könnyebben

megy a lemezrekonstrukció, mert csak a tömbök, s nem minden egyes bélyegkép egymáshoz való kapcsolatát kell megfigyelni.

A könyvnyomású bélyeges borítékokat, levelezőlapokat stb. magától értetődően különálló matricákról vett különálló nyomódúcokkal nyomtak.

c) A magasnyomás sajátosságai: dombornyomás, puha és kemény nyomás

A magasnyomású eljárás egyik fajtája a dombornyomás, amellyel a bélyegkép egyes részleteit relief-szerűen kiemelik. Ehhez a dombornyomással nyomandó rajzelemet domborúan hordozó ún. ellenbélyegzőket készítenek, ezeket egy ún. ellenlemezre felerősítik (a felerősítő szögek meglazulása esetén a szögfejek is belenyomódnak a bélyegképbe, ezek az ún. szögfejbenyomatok, 124. ábra). Az ellenbélyegzőknek megfelelően a nyomólemez dúcain a



122. Az 1850. évi osztrák bélyegkiadás 9 krajcáros értéke 1. vegyes nyomólemezének A (STEMPFL) és B (STEMPEL) típusú lenyomatai



123. Felső fémléclenyomat

dombornyomás rajza homorúan van megformálva. A papíros a nyomólemez és az ellenlemez közé kerül s a nyomótalp az ellenlemezt préseli rá a papírosra, ill. azt a befestékezett nyomólemezre, miáltal egyidejűleg készül el a színes- és a dombornyomás. Dombornyomással készültek a Magyarországon is használt 1858, 1860 és 1863. évi kiadású osztrák levél- és újságbélyegek.

A magasnyomáshoz stereotyp vagy elektrotyp eljárással készített, különálló vagy tömbökbe foglalt nyomódúcokból összerakott nyomólemez felülete sohasem lehetett tökéletesen egyenletes s ezért a nyomótalp vagy a nyomóhenger sem préselhette teljesen egyenletesen a papírost a nyomóformához. A nyomás így többé-kevésbé egyenetlenül sikerült, a bélyegkép egyenes vonásai, sőt a lemez egyes részein egész bélyegképek halványabban, máshol meg erőteljesebben mutatkoztak meg (125. ábra). Ehhez járult a nyomólemez kopása, ami különösen a betűfémből öntött stereotyp dúcoknál következett be nagyon hamar. Az elektrotyp dúcok nyomásálló-képessége a technológia állandó javulásával fokozatosan növekedett, ezért minél régebbi egy bélyegkiadás, annál feltűnőbb kopási jelenségeket észlelhetünk egyes nyomatokon, de a kopás miatti egyenetlenségeket a magasnyomásnál később sem sikerült teljesen kiküszöbölni.

A magasnyomásnak ezeket a hátrányait különböző eljárásokkal próbálták meg kiküszöbölni. A legrégebbi közülük a nyomókendő használata. A nyomótalpat filcborítással látják el, s mivel az a nyomás során a nyomódúc mélyedéseibe bepréseli a papírt, a színes felületek erőteljesen, kissé megvastagodva jelentkeznek a bélyegképen, a bélyegkép rajza pedig a hátoldalon kidomborodik. (Ez a hátoldali kidomborodás egyébként a magasnyomás általános jellegzetessége, de leginkább a nyomókendős eljárásnál mutatkozik meg). Gyakori eset, hogy .a filcborítás szövetstruktúrája a bélyegkép színes foltjain halvány *rácsozat* formájában hagy nyomot (126. ábra). Ugyancsak gyakori, hogy a filcborítás a festéket a szélek felé kinyomja s a nyomóforma szélső dúcainak külső keretvonalai megvastagodnak, ún. *szélnyomat* keletkezik (127. ábra). A nyomókendős nyomást *puha nyomásnak*, a nyomatot durva nyomatnak nevezik. Ezzel az eljárással nyomtatták az osztrák bélyegeket 1874-ig. Jobb nyomatokat eredményez a körül-



124. Szögfejbe nyomat (a fejen)



125. A bélyegkép egyes részeinek elhalványodása egyenetlen nyomás következtében

ményesebb egyengető eljárás (ismert német szakkifejezéssel: Zurichtung), amely a nyomótalp felületét a nyomóforma egyenetlenségeihez igazítja. A nyomdász próbalevonatot készít a nyomólemezről, s ebből kivágja azokat a részeket, amelyek túlságosan erősen jelentkeznek, viszont papírosdarabkákat ragaszt a túlságosan halványra sikerült részekre. Az így kikészített próbanyomatot felragasztja a nyomótalpra, mely a kivágatok (negatív egyengetés) helyén kisebb, a felragasztások (pozitív egyengetés) helyén nagyobb



126. A nyomótalp filcborításának rácsos lenyomata a bélyegkép tömör színezésű részein



127. A nyomótalp filcborítása által létrehozott (jobb oldali) szélnyomat

nyomást fog gyakorolni a papírosra s ezáltal a nyomat egyenletesebbé válik. Mivel a nyomótalp papírborítása nem nyomódik annyira bele a nyomóforma homorulataiba, mint a nyomókendős eljárásnál a filcborítás, a bélyegrajz vonalai vékonyabban, élesebben jelentkeznek a nyomaton. Az egyengető eljáráshoz kapcsolódik egy sajátos nyomási hiba: ha a nyomótalp kiemelkedő ill. bemélyedő részei nem illeszkednek pontosan a nyomóforma bemélyedő ill. kiemelkedő részeire (ami különösen a nyomólemeznek a gépből való kiemelésénél és nem pontos visszahelyezésénél fordul elő), akkor nyomás közben a nyomótalp a nyomóformán megcsúszik és létrejönnek az elcsúszott nyomatok, amelyeken a bélyegkép színfoltjainak szegélyén halvány árnyékszerű kísérő sáv mutatkozik, mintha kettős nyomást kapott volna a papír (128. ábra).



128. Elcsúszott nyomat (árnyékszerű kísérő sáv a színfoltok szegélyén)

Ez a nyomáshiba természetesen a valóságos kettősnyomástól megkülönböztetendő, s általában könnyen meg is különböztethető, mert a kettős nyomásnál mindkét nyomás színezése azonos intenzitású. (Hasonló jelenség mutatkozhat nyomókendős nyomásnál is akkor, ha a nyomótalp leereszkedésekor vízszintesen kissé elmozdul s ezáltal a papírost a nyomóformán megcsúsztatja.) Az egyengető eljárást *kemény nyomásnak*, a nyomatot *finom* nyomatnak nevezik. Első, kezdetleges formája már az első osztrák bélyegsorozatnál feltűnik, a kopott nyomódúcokon ugyanis a leginkább elkopott címerképet úgy próbálták erősíteni, hogy a nyomótalp filcborítását azon a helyen megvastagították s ezért a bélyegrajz közepe sötétebben, a keret világosabban nyomódott le. Hasonló



129. Durva (puha) és finom (kemény)

módon jártak el az 1867. évi újságbélyeg nyomásánál is (I. d. típus), hogy a sisak rajzát kiemeljék. Az osztrák államnyomda rendszeresen 1874 után alkalmazta a kemény nyomást, az 1867. évi bélyegsor finom nyomatai tehát nem is kerülhettek Magyarországon felhasználásra. A durva és a finom nyomás különbségét egyébként éppen az 1867. évi bélyegsor kétféle nyomatain lehet legjobban szemléltetni (129. ábra).

d) Nyomáshibák

A fentiekben már érintettünk a magasnyomásnál előforduló sajátos nyomási hibákat. Vannak azonban olyan nyomási hibák, melyek nem egyes nyomási eljárások sajátosságai, hanem bármely nyomdai eljárásnál előfordulhatnak. Ezeket a nyomdai különlegességeket három nagy csoportra oszthatjuk:

1. *tévnyomatokra*, melyek a nyomóforma vagy a papíros téves beállításából erednek

2. *szinátnyomásokra*, amelyek a színezéknek a nyomótalpra vagy nyomóhengerre és onnan a bélyegív hátára kerülése folytán keletkeznek

3. *lemezhibákra*, melyek a nyomódúcok hibásodásaira vezethetők vissza.

A *tévnyomatok* főbb válfajai a következők:

Ha a bélyeget egy menetben nyomják, előfordulhat, hogy tévedésből a

már nyomott ív átfordítva még egyszer a gépbe kerül és kétoldali nyomást kap (130. ábra).

Kettősnyomás úgy keletkezik, ha a bélyegív kétszer fut ugyanazon oldalán a gépben (131. ábra). Szándékosan kettősnyomás állt elő az 1945. évi provizóri-



130. Kétoldali nyomás: elöl 1 korona, hátul 35 fillér



131. Kettős nyomás



132. Elmaradt alapszínezést pótló szándékos kettősnyomás

umok alapnyomásánál, ahol az alapszín az ív ferdén való befutása következtében a bélyegrajzok egy része alatt kimaradt. Ilyen esetben, ha észrevették, még egyszer, de más helyen keresztül engedték az ívet a nyomógépen (132. ábra).

Két menetben, két fázisban nyomott bélyegek nyomásánál előfordulhat, hogy az egyik fázis nyomásánál a bélyegívet megfordítva teszik a gépbe, s így fordított fázisnyomás jön létre (133. ábra). Erre sor kerülhet olyankor is, ha egy bélyeget később valamilyen okból felülnyomnak. Ez a fordított felülnyomás. Abban az esetben,

ha a felülnyomás nem vízszintesen áll a bélyegen, hanem pl. alulról felfelé halad, akkor ennek fordított nyomása a felülről lefelé haladó szöveg (134. ábra). Ha egy bélyeg papírosát alapnyomással látják el a kép nyomása előtt, előfordulhat, hogy az ívet véletlenül átfordítva helyezik a gépbe és az alapnyomás a hátoldalra kerül. Megtörténhet az is, hogy az egyik fázis





133. Fordított felülnyomás

nyomása kimarad és hiányos lesz a bélyegkép. (135. ábra.) Pontatlan ívbehelyezés esetén fáziseltolódás keletkezik (136. ábra).

Ráncos papírra nyomott bélyeg képe a ránc helyén hiányos lesz (137. ábra).

Ha a nyomólemez valamilyen okból nem kap festéket, a magasnyomásnál színtelen *vaknyomat* keletkezik.



134. Fordított felülnyomás

A külön benyomott értékszámok lemezét minden nyomási eljárásnál szedéssel állítják elő, és így előfordulnak *szedési hibák* is: pl. a számok nincsenek egy sorban, két számból álló értékjelzés egyik száma magasabban áll, mint a másik (138. ábra), kiesett számot rosszul helyeznek vissza, vagy a szöveget szedik helytelenül. (1913. évi 50 filléres 35 fillér tévnyomata, fordított HIVATALOS szó a 20 filléres hivatalos bélyegnél, 20 filléres 1950. évi portóbélyeg fillér szöveggel).

A színátnyomásnak a következő válfajait ismerjük:

Ívszínátnyomat keletkezik, ha az íveket nyomás után egymásra helyezik. Amíg a festék nem szárad meg, addig egy alsó ívről erősebb nyomásra a felette levő bélyegív hátoldalára nyomódhat. Miután az ívek nem fedik pontosan



135. Kimaradt fázisnyomás eltolódás



136. Pontatlan ívbehelyezés következtében létrejött fázis-eltolódás

egymást, ez az aránylag halványan látszó átnyomódás eltolódva mutatkozik. (139. ábra).

Ívgépszín-átnyomat keletkezik, ha egy ív véletlenül a gépben marad, és a. következő ív hátára átnyomódik a festékjének egy része. Akót ív itt sem fedi teljesen egymást, és miután a festék csak ott kerül át az ív hátoldalára, ahol a nyomódúc kidomborodó részei érik, az átnyomódott hátoldali kép hiányos lesz. (140. ábra).

Az ív teljes hátoldalára terjedő *gépszínátnyomat* akkor keletkezik, ha a. gép egyszer üresen fut, s a festék átnyomódik az ellennyomó-berendezésre (a nyomótalpra vagy nyomóhengerre). A következő ív nyomásakor az ív



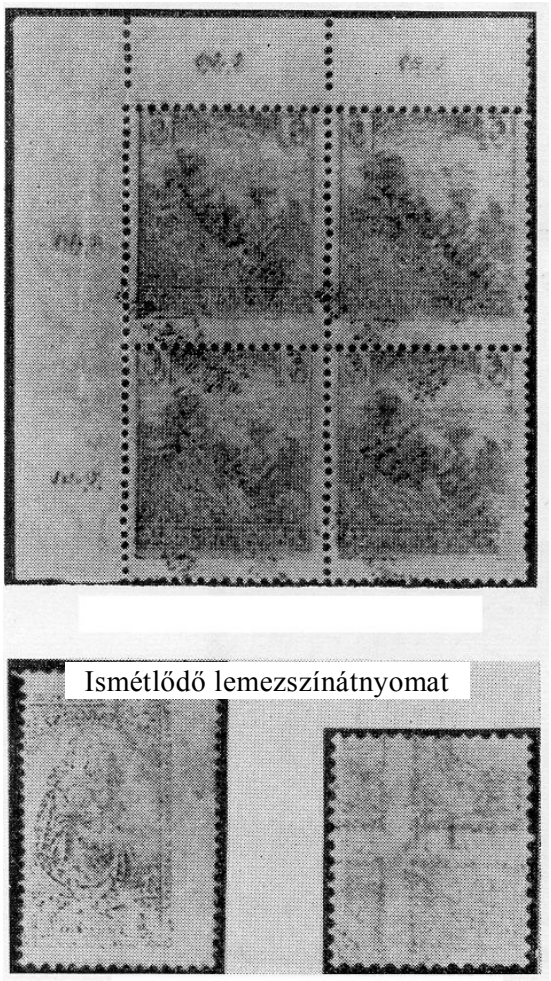
137. Az utólag kisimított papírránc helyén megszakadó bélyegrajz



138. Számjegyek egyenlőtlen állása szedéshiba miatt

hátoldala felveszi a festéket. Miután a nyomólemez mindig ugyanarra a helyre nyom, az első és hátulsó kép tökéletesen fedik egymást, az átnyomat, mint tükörkép jelenik meg a bélyegív hátán. (141. ábra.) Mint látni fogjuk, több okból is előfordulhat, hogy egy bélyegívnek szánt festék egy része az ellennyomó-berendezésre kerül, és ezekben az esetekben mint másodlagos hiba, a következő ív hátoldalán megjelenik a *részleges ívszínátnyomat* (142. ábra).

A fenti elsődleges színátnyomatokon kívül igen ritkán *másodlagos színátnyomatok* is előfordulhatnak. Ezek mindig kettős nyomással vannak összefüggésben, s a következőképpen jönnek létre. Reggel vagy a déli ebédszünet után, mikor a nyomást elkezdik, az úgynevezett makulatúrával próbálják ki, hogy a lemez rendesen felveszi-e a festéket és rendesen nyom-e? Takarékosságból egy-egy papírívnek először az egyik, majd átfordítva a másik oldalára nyomnak. A festékek nem egyformán száradnak, és így nehezen száradó festékeknél előfordul, hogy az ív első oldaláról, mikor a másik oldalra nyomnak, a festék az ellennyomó berendezésre kerül. Ha ez közvetlenül a rendes nyomás beindulása előtt történt, akkor az első rendesen nyomott ív hátoldalán megjelenik halványabban vagy erősebben átnyomódva a festék, azonban nem mint tükörkép, hanem mint pozitív kép. Ezt nevezik *ismétlődő gépszínátnyomatnak,* amely a pengőfilléres bélyegekkel együtt készített piros portóbélyegek között és az 1930-as 8 filléres Horthy-emlékbélyeg ugyancsak offsetnyomással készült egyes példányain fordul elő.



130. Ívszínátnyomatok

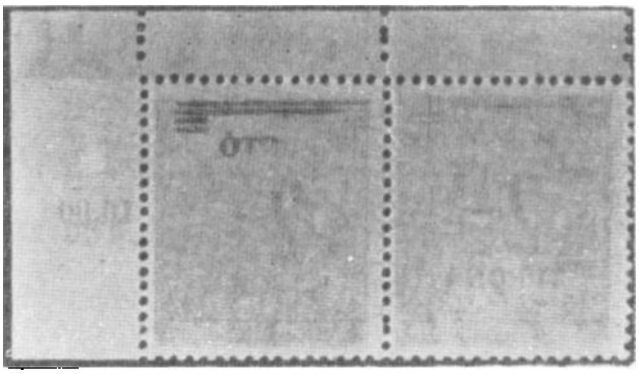
Az ismétlődő színátnyomatnak egy másik válfaja is van. Ha takarékosságból a fent leírt esetben az ívnek ugyanazon oldalára kétszer is nyomnak, akkor az ívről, midőn az a második nyomást megkapja, az előző nyomás festékjének egy része visszakerül a lemezre. Mikor a következő,



140. Ívgépszínátnyomat



141. Gépszínátnyomat



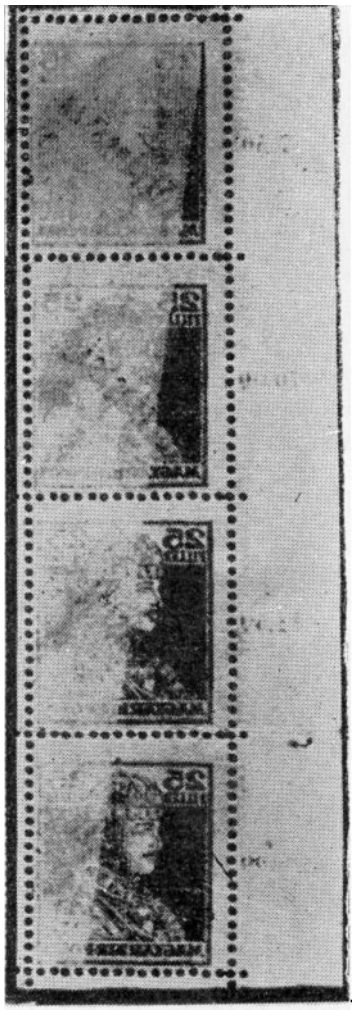
142. Részleges ivszínátnyomat

már rendes ívet nyomják, akkor ez a normális bélyegkép mellett kissé elcsúszva, egy halványabb képet is felvesz, az előzőleg visszatapadt festéket. Ezt *ismétlődő lemezszín-átnyomatnak* lehet nevezni, mert a jelenség nem a lemez és az ellennyomó-berendezés között játszódik le, hanem magán a lemezen.

Ha ferdén fut egy ív a gépbe, akkor egyrészt selejtesen nyomott ív, másrészt a következő íven *ferdén* hegyes háromszög alakban *színátnyomat* keletkezik. Ha ez felülnyomásnál történik, akkor az íven *ferde* lesz a *felülnyomat.* (143. ábra.)

Ha a nyomásnál eltolódva fut az ív, akkor selejtes nyomat és a következő ív hátán sávos színátnyomat keletkezik. Felülnyomott vagy két fázisban nyomott bélyegívnél a f*elülnyomás* vagy a fázis *eltolódva* látszik. (144. ábra.)

Előfordulhat, hogy az ív sarka felhajlik. Ebben az esetben a bélyegív sarkán kimarad a nyomás és az ív hátán látható a lemaradt kép egy részlete. A következő ív sarka a megfelelő helyen színátnyomatot mutat. (145. ábra.) A *sarokfelhajlás* fogazás előtt is történhet, és ebben az esetben furcsán elfogazott lesz az ív sarka. (146. ábra.)



143. Ferde színátnyomat

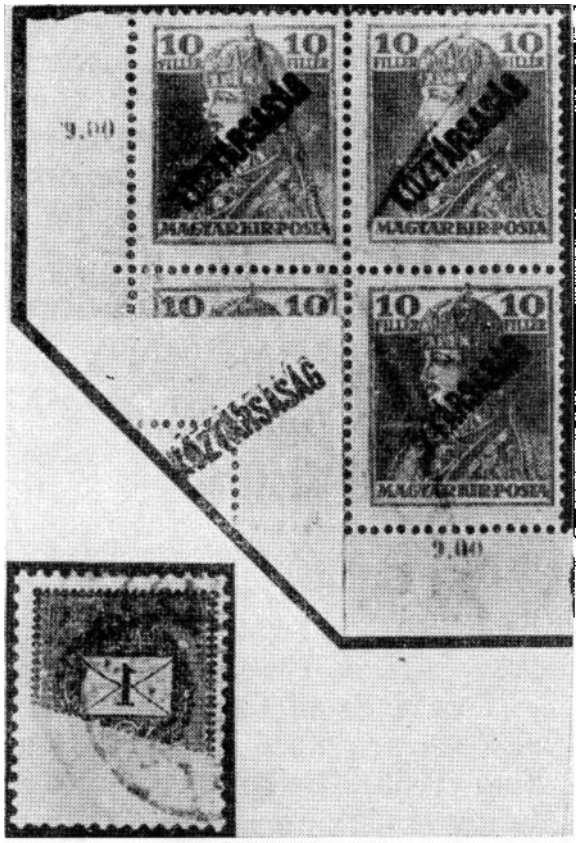


144. Eltolódott felülnyomat

Az ív széle is felhajolhat. Ennek neve a nyomdában *szélfelhajlás*. Ebben az esetben selejtes ív keletkezik, és a következő íven sávban színátnyomat látszik (147. ábra.) A szélfelhajlás a fogazás előtt az ív szélén elfogazáshoz vezet (148. ábra).

Amikor a festék az ellennyomó-berendezésre kerül, akkor a következő ív rendszerint nem veszi fel a lenyomódó festék teljes mennyiségét, hanem a színátnyomat két-három íven is mutatkozik, fokozatosan halványodva.

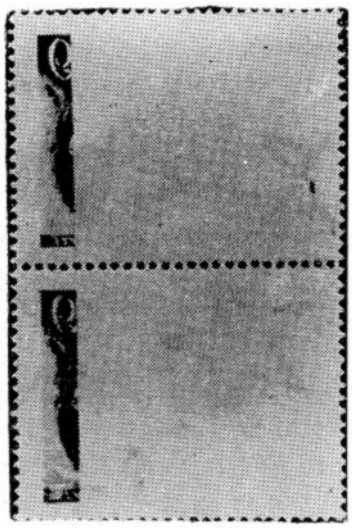
A *lemezhibák*, az egyes nyomódúcoknak a lemez összeállítása után, a nyomás előtt vagy alatt történt hibásodásai, vagy *sérülések* útján keletkeznek, és ilyenkor a bélyegképen kisebb nagyobb folytonossági hiányok, fehér foltok formájában jelentkeznek, vagy *szennyeződésekre* vezethetők vissza, amelyek



145. Sarokfelhajlás következtében keletkezett színátnyomat, illetve hátoldali nyomás



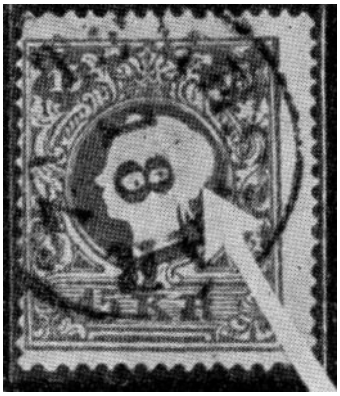
146. Sarokfelhajlás következtében létrejött elfogazás



147. Ívszélfelhajlás következtében létrejött színátnyomat



148. ívszélfelhajlás következtében létrejött elfogazás



149. Nyomódúc sérülése folytán létrejött lemezhiba

párhuzamos színes vonalak közti eltömődéseket, színes foltokat hoznak létre a bélyegképen (149. ábra). Különösen sok és viszonylag nagy lemezhibát találunk a stereotyp nyomódúcokkal nyomott bélyegeken, magyar vonatkozásban az 1850-es osztrák bélyegsorozat korai darabjain. Ahogyan a nyomdai technika, főleg pedig a nyomólemezek anyaga javult, a lemezhibák fokozatosan kisebbekké és ritkábbakká váltak, de teljesen soha nem küszöbölődhetnek ki.

B) Mélynyomó eljárások

A mélynyomó eljárások közös vonása, hogy a nyomóformán a sokszorosítandó rajzot nem domborítják, mint a magasnyomásnál, hanem mélyítik, és a papír a mélyedésekből veszi fel a festéket.

a) Réznyomás

A mélynyomó eljárások legrégibb, bélyegnyomásra is gyakran használt fajtája a réznyomás. A magyar bélyegek közül réznyomással készült az 1871. évi második királyfejes, az 1874., 1881. évi levélrajzú, az 1874. évi távíró sor, majd hosszabb szünet után az 1924. évi jótékonysági, az 1926. évi „keskeny" Madonna, az 1927. évi repülő, az 1928 — 29. évi I. és II. Szent István és az 1931. évi Zeppelin kiadás. Legújabban ismét gyakoriak a réznyomású bélyegkiadások: II. Petőfi, Sztálin (1949), III. Petőfi, repülő, Bem (1953), Gorkij, 80 éves bélyeg (1951), Rákóczi, Szabadságharcosok, Néphadsereg (1952), Sztálin gyász, Marx, Népviselet, Bélyegnap (1953), Lenin, Jókai (1954), Alumínium (1955), Televízió, Repülő (1958), Bélyegnap (1962).

Offset- és réznyomás kombinációjával nyomták a két virág-sort (1950-51), a gyümölcs-sort (1954), réz- és mélynyomás kombinációjával a kutya-sort (1956).

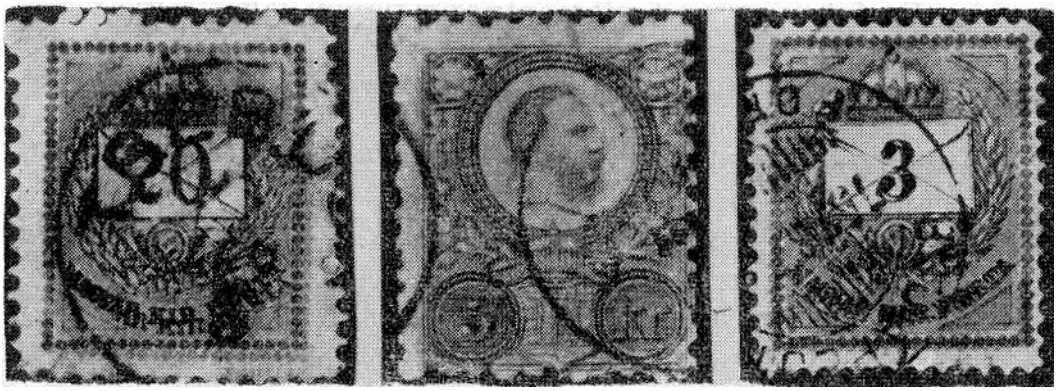
A réznyomású bélyegek eredeti vésetei vagy metszéssel, vagy maratásos technikával készülnek (150. ábra). Ez utóbbi eljárás lényege: a rézlemezre vitt saválló bevonatra a rajzot belekarcolják, s a felkarcolt helyeken a rézlemezt savval maratják (ún. melegtű-eljárás). A bevonat leolvasztása után hegyes tűvel javítják a lemezt (hidegtű-eljárás). Az anyalemezről elektrotyp másolatot vesznek, amely nyomólemezül szolgál.



150. Réznyomáshoz készült véset

A réznyomású bélyegek nyomólemeze egyetlen rézlap. Ennek mélyedéseit festékkel töltik ki. Nyomtatásnál a nedvesített papírra erős nyomást gyakorolnak, amely apapírt mintegy belepréseli a lemez mélyedéseibe, ahonnan így a festék a papírra kerül át. Az így készült bélyegek nyomott oldalán (és nem hátán, mint a magasnyomásnál) a rajz kidomborodik.

Az 1871., 1874−81. évi bélyegkiadásokat síklemezekkel nyomták. Ennek az eljárásnak jellegzetes hibája az, hogy a papírost nem mindig tudták simán a lemezre teríteni, ezért az a nyomóhengerek közt áthajtva, egyes helyeken elfeküdt és ráncot vetett. A behajtásnál keletkezett kisebb ránc a kihajtásnál kinyílt, és ennek következtében a papír elcsúszott, ami kettős nyomatokat hozott létre. (151. ábra.)



151. Réznyomású ál-kettősnyomat

b) Raszteres mélynyomás

A síklemezekkel történő nyomás azonban nemcsak tökéletlen, hanem körülményes és lassú is volt. Ezért igyekeztek meggyorsítani. A textiliparban használtak először rézhengereket, amelyekbe bevésték a textil mintázatát. A hengert festékes vályúba süllyesztették. A forgó henger felületéről az ún. rákelkés leszedte a festéket, és így az csak a mélyített rajzolatokban maradt



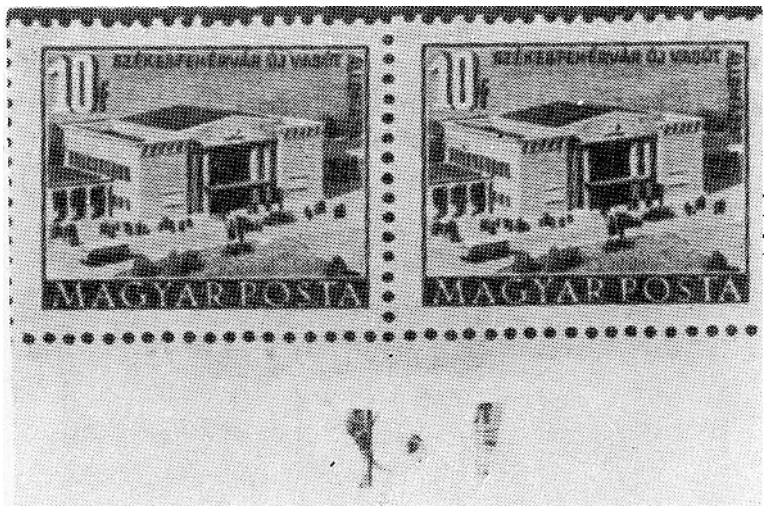
152. Rasztercsésze (kör az 1 értékszám előtt)

meg. A hengerhez szorított textilanyag a vésett rajzolatból a festéket kiemelte. Ennek az eljárásnak a nyomdaiparban való alkalmazását a hengerre maratott raszterhálózat tette lehetővé. így született meg a raszteres mélynyomás, amelynek az a lényege, hogy a rasztervonalak közötti pontok mélysége határozza

meg a nyomott kép tónusainak világos, árnyalatos vagy sötét jellegét. A bélyegek előállításánál használatos raszter 80-120-as, ami annyit jelent, hogy 1 cm-en mindkét irányban 80-120 finom vonal van üvegbe karcolva.

A raszteres mélynyomóformát úgy állítják elő, hogy a képről negatívot, majd erről diapozitívot készítenek. A színezett zselatinréteggel bevont fényérzékenyített pigmentpapírosra először a raszterhálót, utána pedig a diapozitív képet rámásolják. Ezután a pigmentpapírost gondosan ráfeszítik egy finoman csiszolt rézhengerre. A pigmentpapír papírállagát forró vízzel kezelve óvatosan leemelik. Eközben a nem cserződött zselatin kioldódik, és a nyomóformát a rézhengeren maradt zselatinrétegen keresztül vaskloriddal maratják. A kimart pontokat rasztercsészéknek nevezik. Előfordul, hogy a vasklorid, mellyel a rasztercsészéket kimaratják, különböző okokból (hólyagképződés, elégtelenül zsírtalanított rézhenger) nem éri a henger felületét, és itt a nyomaton fehér folt keletkezik. Pl. 1958. évi bélyegnapi bélyeg értékszáma előtti folt (152. ábra).

Az így elkészült formahenger igen hideg festéket tartalmazó tálba fordul bele. A festékből kiforduló henger felületéről egy zsilettpenge szélességű ide-oda mozgó, úgynevezett rákelkés veszi le a festéket, amely így csak a mélyedésekben marad meg. Ezért a mélynyomásnak ezt a módját rákeles mélynyomásnak is nevezik.



153. Tartaléksor tökéletlen lefedése következtében az ívszélre nyomódó bélyegrajz-részlet

A raszteres mélynyomással készített bélyegeknél a rajz nem mélyed be a hátoldalon. Ha azonban a ferdén tartott bélyeget nagyítóval megnézzük, a bélyegkép szinte rajta ül a papíroson.

A raszteres mélynyomással gyártott bélyegek 100-as és 200-as hengerlemezeit a bélyegképeknek úgynevezett addíciós gépekkel történő egymás mellé fényképezésével állítják elő. A fényérzékeny anyagra nemcsak 100 vagy 200 bélyegképet fényképeznek, hanem tartaléksorokat is, hogy ezek segítségével az esetleg hibás bélyegképek vagy bélyegsorok montírozás útján kicserélhetők legyenek. Ha ezeket a tartaléksorokat tökéletlenül fedik le, az ívszegélyen látható a bélyegkép egy részlete (153. ábra).

1932 óta (először a Szent Erzsébet-sor) ezzel az eljárással készülnek a magyar bélyegek, kivéve néhány offset- és réznyomatú sort, amelyek a maguk helyén kerülnek felsorolásra. Raszteres mélynyomás és réznyomás kombinációjával állították elő a kutya-sort (1956).

c) A mélynyomás jellegzetes nyomáshibái

A tévnyomatok és a színátnyomatok ugyanúgy keletkeznek a mély-, mint a magasnyomásnál, a lemezhibák azonban a lemezelőállítási és nyomási eljárás különbözősége folytán a mélynyomásra jellemző sajátságokat mutatnak.

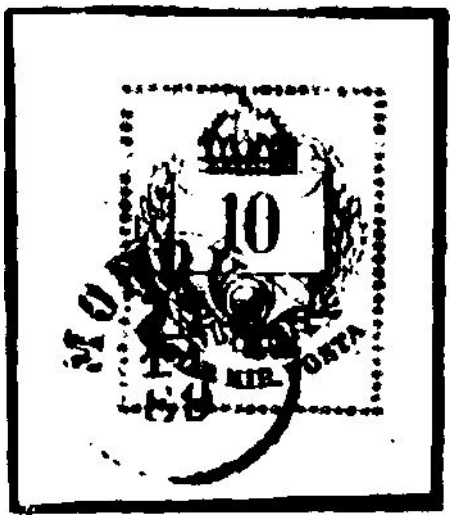
Mind a sérülések, mind a szennyeződések másként jelentkeznek a *réznyomat* bemélyített rajzú síklemezén, mint a könyvnyomat kidomborodó rajzú, különálló dúcokból összerakott lemezén. Igen jellegzetesek a lemezen több bélyegképre vagy több bélyegkép közére kiterjedő *karcolások* (154. ábra), valamint a festékezés tökéletlen letörlése következtében a bélyegek fehérnek szánt részein, és a bélyegképek között keletkező *színfoltok* (155. ábra), esetleg az egész bélyegív halvány alapszíneződése. Mivel a maratott rézlemez viszonylag kevés nyomást bír el, hamar megkezdődik a finomabb vonalak kikopása, ami folytonossági hiányokat, fehér foltokat (156. ábra) okoz. Hibák



154. A réznyomású nyomólemezen keletkezett karcolások lenyomata



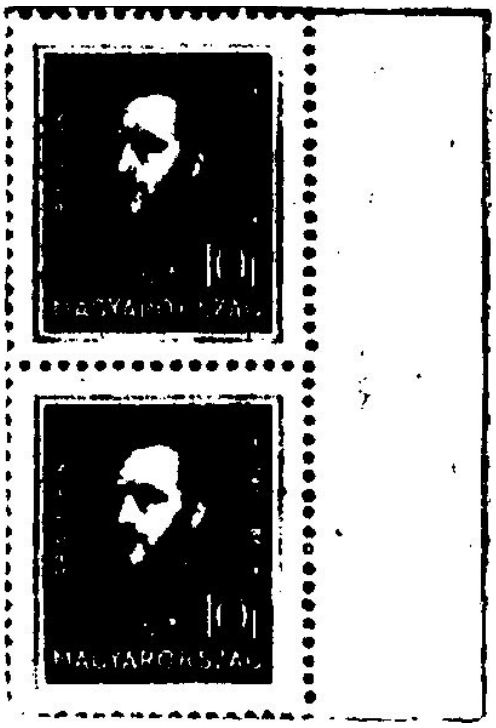
155. A réznyomású nyomólemezen tökéletlen festékletörlődés miatt keletkezett színfoltok lenyomata



156. A réznyomású nyomólemez kopása folytán a lenyomaton keletkezett folytonossági hiányok



157. Vésésjavítások



158. Színes rákelcsíkok (az ívszegélyen)

egyébként már a bélyegképnek az anyalemezre másolása alkalmával is keletkeztek, még inkább természetesen a nyomólemezeken. Ezeket a már említett hidegtű-eljárással javították. A levélrajzú bélyegek igen sokféle *vésésjavítását* (157. ábra) régóta tanulmányozzák. (Legújabb rendszerbe foglalásukat l. Magyar bélyegkülönlegességek kézikönyve, Bp.1956.16-17., 59-79.l.)



159. Fehér rákelcsík

A *raszteres mélynyomásnál* a következő jellegzetes nyomdai hibák találhatók:

Rákelcsíkok; A nyomaton felülről lefelé ferde irányba futó, egymással párhuzamos festékcsíkok. Keletkezésük oka: a festéklehordó kés és a henger közé kerülő kis szilárd testecske, amely a rákelkés élét kicsorbítja, és az ott nem szedi le a festéket (158. ábra).

Fehér rákelcsík: Ha a papírpor az ívek között összegyűlik és a rákelkés alá kerül, akkor az kitörölheti a festéket. (159. ábra.)

Színes szalag: Ha nagyobb papírdarab kerül a rákelkés alá, akkor az szélesebb csíkban elkeni a festéket. (160. ábra.)



160, Festékelkenődés miatt keletkezett „színes szalag”

Hengerkarc: Első megjelenési formájában a rákelcsíkhoz hasonlatos jelenség. Legfőbb ismertetőjele, hogy a további nyomatoknál is mindig azonos helyen mutatkozik. Okozója szintén valamely szilárd testecske, amelyet a kés magával vonszol, miközben felsérti a lemez felületét. Az így keletkezett mélyedést a festék kitölti, és ugyanúgy nyomódik, mint a rajz többi része. (161. ábra.)

*Üstökö*s: E jelenség alatt a henger felületén nyomás közben keletkező, a rákelkés oldalmozgásának megfelelő szögben egy pontban összefutó finom, vé-



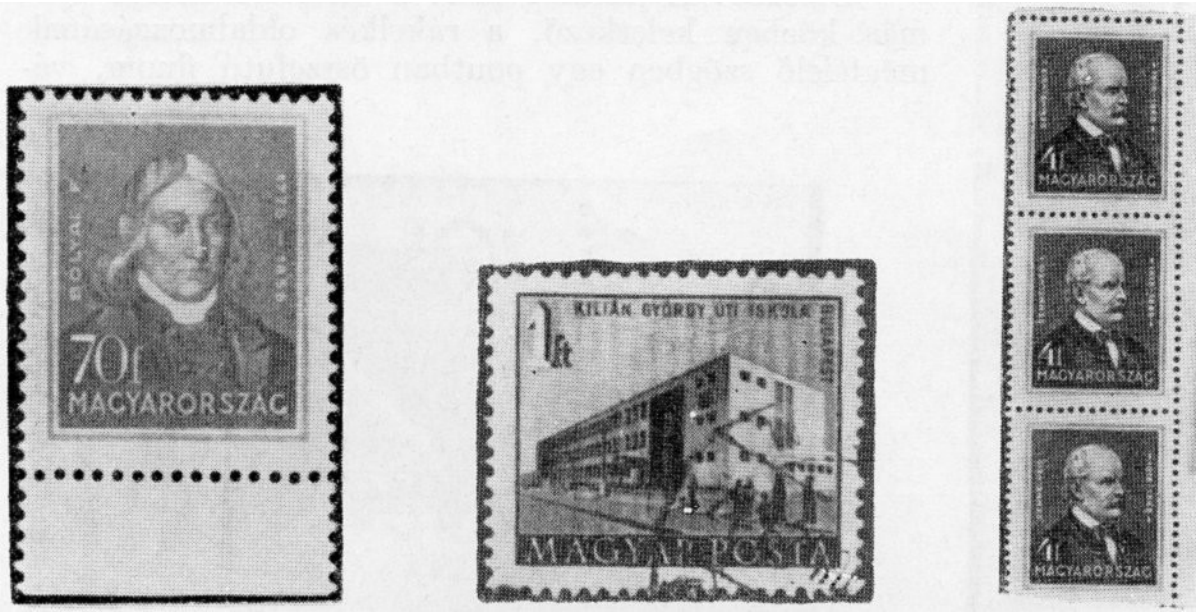
161. Hengerkarc (az ívszegélyen)

kony kis karcocskákat értjük, amelyek — mint a név is mutatja — üstökösre emlékeztetnek. Okozója valamely éles, idegen testecske, amely a henger felületébe ékelődve, a festékleszedő kést minden alkalommal éppen csak annyira sérti meg, hogy további útján önmagától ismét kicsiszolódik. Eközben azonban megsérti a hengert, és a finom kis karcok így keletkeznek. (162. ábra.)

Rezgési (vibrációs) csíkok: A rákelkés pengéjével párhuzamosan haladó, egymástól 1-2 mm távolságban levő sötétebb-világosabb csíkok szabályosan ismétlődő rendszere a levonaton. A hiba oka: a rákelkés túlságosan hosszan nyúlik ki a tartó fölé, emellett túl hegyes szögben könnyedén éri a henger felületét, s emiatt állandó rezgésben van. (163. ábra.)

Tónusképződés: Többféle oka lehet annak, hogy a papíros a bélyeg színének megfelelő halvány árnyalatot kap. Elsősorban kemény, durva felületű, esetleg túl száraz papír okozza, mely a puha rézfelületen kis mélyedéseket hoz létre, s ezek a festéket visszatartják. Oka lehet tompa kés és túl sűrű festék is.

Festékcsík: A festék gipszesedése folytán előálló festékrögöcskék vagy papírpor a kés alá kerülve, azt kissé megemelik (de nem csorbítják ki) és tovább vonszolódnak. Ekkor keletkeznek a henger nyomási irányában haladó hosszabb-rövidebb, 1-1,5 mm széles festékcsíkok. (164. ábra.)



162. „Üstökös" (egy pontban összefutó finom karcolások)

163. A rákelkés rezgése következtében létrejött „rezgési csíkok"

164. Festőkrögöcskének a rákelkés alá kerülése folytán létrejött festékcsík

A nyomási hibákhoz számítandók azok a többnyire 1-10 mm-ig terjedő nagyságú, középen rendszerint szélesebb kis *festékfoltocskák* is, melyek a henger tengelyvonalával párhuzamosan a rajz más és más helyén jelentkeznek. Keletkezésük oka a magasra emelt, túl lazán állított rákelkés, aminek következtében már egy durvább festékszemcse is elegendő a penge felemeléséhez. (165. ábra.)

Elnyomódás (kveccselés) fellépése esetén a nyomatok rajzi részei elvesztik élességüket, duplázódnak, a festék felfekvése bizonytalanná válik. Rendszerint a túlságosan mélyre maratott, tehát elroncsolt válaszfalú hengereknél fordul elő, de okozója lehet a papír hullámossága is. Elnyomódás okozója lehet ezenfelül a lazán megfeszített borító gumikendő is, amelyik a nyomás folyamán torlódik. (166. ábra.)

A nyomás pillanatában a raszteres mélynyomásnál a *híg festék* a sűrűbb pontozású sötétebb helyeken összefolyik, és szép bársonyos képet ad. Előfordul azonban, hogy a festék túlságosan összefut, és a kép elmosódik. (167. ábra.)

Udvarképződés: pigmentmásolás alkalmával főleg a száraz papírok okozhatnak nehézséget, ha a raszter- vagy diapozitívmásolásnál nem tapadnak teljes mértékben a lemezhez. Az eredmény rendszerint világos, elmosódott szélű kerek foltok alakjában jelentkezik. (168. ábra.)



105. A lazán állított rákelkést felemelő festékszemcse által okozott festékfolt

Külsejében hasonló jelenséget okoz a pigmentpapír és raszter (diapozitív) közé kerülő porszem is, amely a papírt felemeli. A különbség főleg abban nyilvánul, hogy a világos folt, az úgynevezett „udvar" közepén itt egy sötét pont (a porszem helye) látható.



166. Elnyomódás (a jobb oldali bélyegen)

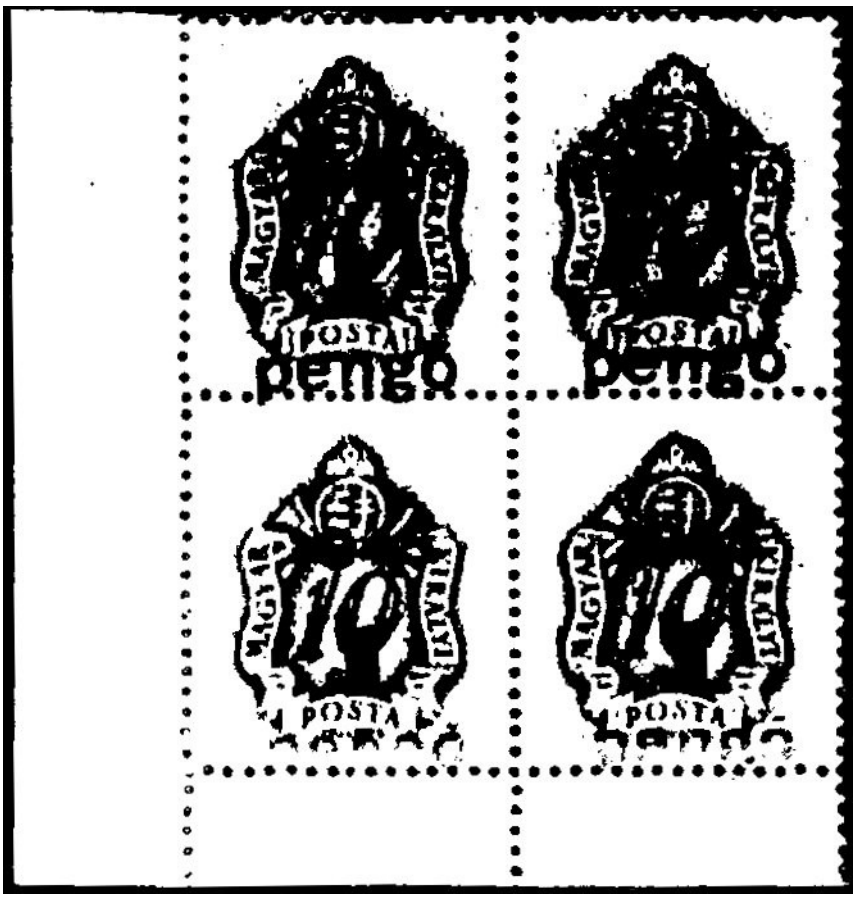
Pontok: A pigmentzselatinréteg öntési hibái általában kétféle formában jelentkeznek: réteghiányban és rétegvastagodásban, rendszerint piciny pontnyi (gombostűfejnyi) területen. Az első — ha kellő lefedését elmulasztják — hengermélyedés, tehát fekete pont, a másik pedig fehér pont alakjában jelentkezik a nyomaton. Utóbbinál a vasklorid nem képes áthatolni a túl vastag rétegen, és így a hengerfelület érintetlen marad. (169. ábra.)



157. festékösszefolyás



168. Udvarképződés (fehér kerek foltocska az épület oromzatán)



169. A pigmentzselatinréteg öntési hibája folytán keletkezett pontok

C) Síknyomó eljárások

Síknyomási eljárást, amelynél a rajz sem ki nem domborodik a nyomásforma felületén, sem nem mélyül be abba, hanem a festéket sík felületről veszi át a papír, viszonylag ritkán használtak magyar bélyegekhez.

a) Kőnyomás

A kőnyomáshoz (litográfia) a sokszorosítandó rajz vagy szöveg tükörképét a kő síkjában rögzítik, és ott festékezhető nyomófelületté képezik ki. A kőnyomáshoz alkalmas kő a lyukacsos szerkezetű mészpala, melynek legkiválóbb fajtáját Bajorországban, Solnhofen környékén bányásszák. E mészkő akár zsírtartalmú anyaggal, akár vízzel egyaránt impregnálható. A kőnek nyomtatás céljára való kikészítése ugyanis azon alapszik, hogy a zsír és a víz nem keveredik egymással. A kő felületének azon része, amelyet az egyik fajta anyaggal impregnáltak, a másikat már nem veszi fel.

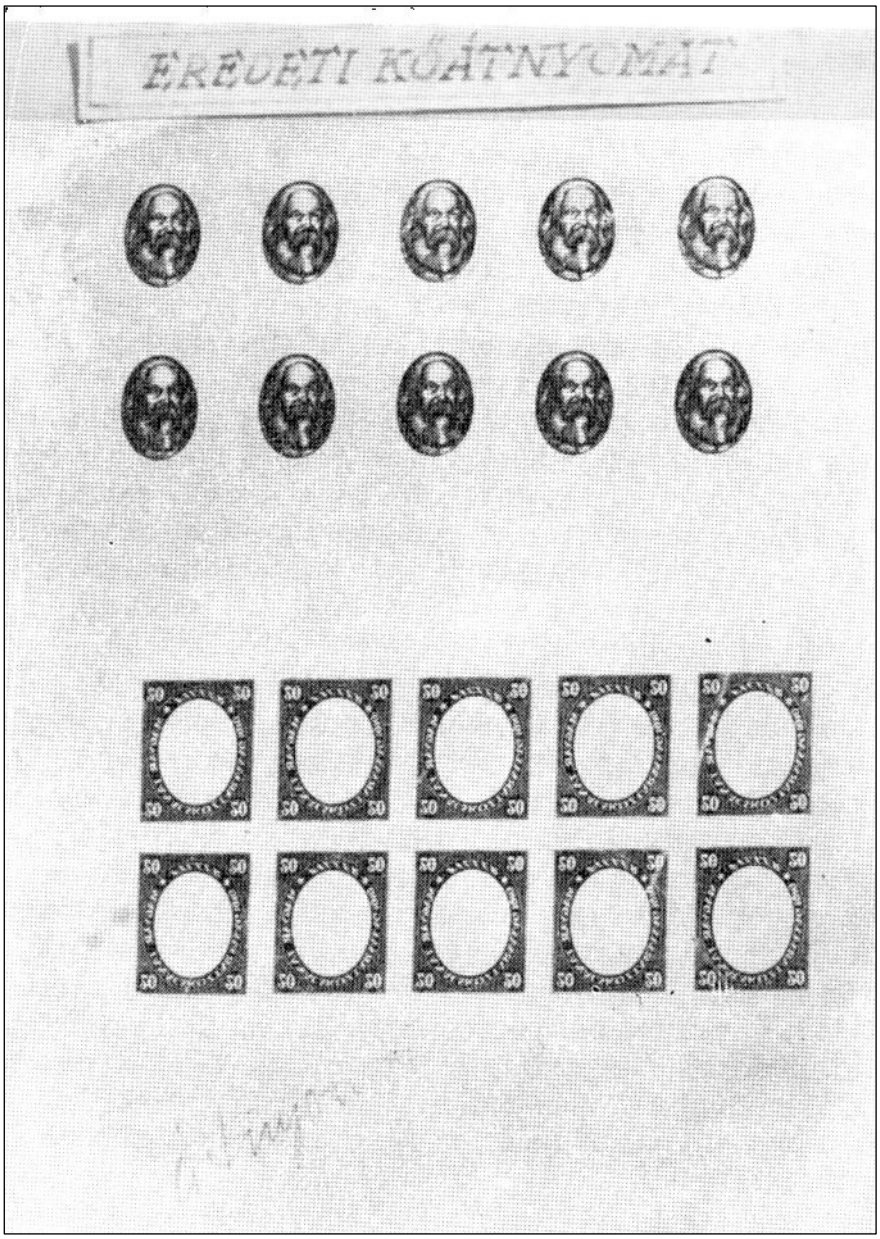
A kiválasztott követ a kívánt méretre faragják, és felületét simára csiszolják. A sokszorosítandó kép tükörképét a csiszolt kőlapra zsíros anyaggal, litográfiai tussal vagy tintával viszik fel. A követ azután salétromsav oldattal maratják, amely a zsíros anyagú rajzot nem, csak a rajzmentes felületet marja. A követ ezután mézgaoldattal itatják; a rajz zsírtartalmú anyagával ez sem keveredik, hanem csak a savval maratott felületen szívódik fel. A kőnek savval maratott és mézgaoldattal itatott felülete zsírtartalmú anyagot már nem vesz fel, így a nyomtatáshoz szükséges festéket sem. Ha tehát az ilyen követ a nyomtatáshoz festékezik, a festék csak a rajz zsíros anyagú vonalaihoz tapad, míg a mézgaoldattal bevont felületről könnyűszerrel eltávolítható.

Az így elkészített kép azonban csak korlátolt számú nyomást bír el. Ezért nagyobb példányszámú sokszorosítás esetében több kőre van szükség. A nyomtatást nem az eredeti kőről (170. ábra) végzik, hanem a szükséges példányszámhoz képest több, az eredetivel azonos követ készítenek, hogy a képnek megfelelő épségű reprodukálását mindvégig biztosítsák. Az újabb töveket az eredetiről, az ún. átnyomással állítják elő. Az átnyomás abban áll, hogy az eredeti kőről a képet átnyomófestékkel, átnyomópapírosra nyomják, és ezt a nyomatot megfelelő eljárással egy másik kőre nyomtatják, majd ezt a követ is a leírt módon nyomtatásra alkalmassá teszik.

Ez az eljárás egy kép sokszorosítására vonatkozik, a bélyegeket azonban több, általában száz képből álló ívenként nyomtatják, a nyomókőnek tehát száz képet kell tartalmaznia. Ehhez száz átnyomatra lenne szükség, amelynek elkészítése hosszadalmas munkát jelentene. Ezért az átnyomás egyszerűsítésére, illetve meggyorsítására közbevetett műveletet iktatnak be. Az eredeti kőről több átnyomatot készítenek, és azokat egymástól bizonyos meghatározott távolságra egy másik kőre átnyomják, majd az új követ is preparálják. Az átnyomásokat ezután már erről a több képes kőről végzik. Ily módon pl. száz képet tartalmazó nyomókő elkészítéséhez, amennyiben a többképes kő tíz képet tartalmaz, tíz levonat átnyomása is elegendő. A többképes kő akár egymás mellett sorakozó, akár tömb alakban csoportosított képekből is állhat.

A többképes kőről a nyomókő képeinek száma által meghatározott mennyiségű, kifogástalan átnyomat készül, amelyeket a nyomókőre nem egyenként, hanem egyszerre nyomnak át. E levonatokat képes oldalukkal felfelé

az ún. feltűző ívre helyezik, és arra azáltal rögzítik, hogy az átnyomatokat arra szolgáló szerszámmal /elszúrják. Az átnyomatok pontos elhelyezését a feltűző ív beosztása teszi lehetővé, amely a nyomókő tervezett méretei alapján



170. Eredeti kőátnyomat a Bélyegmúzeumból

készül. A feltűző ívre így pontosan elhelyezett és rögzített levonatokat azután a nyomókőre egyszerre nyomják át, a követ pedig a nyomtatáshoz preparálják.

A nyomtatás maga úgy történik, hogy a formára a nyomtatandó papíros-ívet e fölé kéregpapírost helyezve, az egész formát dörzsölőék alatt húzzák át,

amelynek nyomására a papíros a kőről felveszi a festéket. Mindez gyorssajtón történik.

Az 1871. évi magyar kőnyomatos bélyegsorhoz eredeti kövek nem készültek, az első átnyomtatásokat a már előkészületben levő réznyomat galvánmásolatairól végezték el. Minden egyes átnyomtatás folyamán a bélyegrajz módosulást szenvedett, így jöttek létre kőnyomatos bélyegeink típusai. Kőnyomatos eljárással készült még az 1871. évi újságbélyeg, az 1873. évi távirda-sor, az 1919. évi fejes Tanácsköztársaság-sor, valamint az 1920. évi Hadifogoly-sor.

b) Offsetnyomás

Az offset eljárás alapelvében azonos a kőnyomással, csakhogy nem követ, hanem a zsíros kréta és a víz felvételére alkalmassá tett alumínium- vagy cinklemezt használnak hozzá. A cinkográfia önmagában is nyomási eljárás, s minthogy a cink- (ill. alumínium-) lemez hajlítható, formahengeres gyorssajtón is végezhető. Az offsetnyomás nem közvetlenül a fémlemezről, hanem közvetve (innen angol offset neve) annak gumilapra átvitt nyomatáról történik. Különösen érdes felületű papírosra, többszínnyomás előállítására alkalmas, bár tompább színeket ad, mint a többi nyomási eljárás.

Magyarországon először 1923-ban nyomtattak offset eljárással bélyeget (l. Petőfi-sor). A már elavult könyvnyomás fokozatos beszüntetése idején, a korszerűbb raszteres mélynyomás bevezetése előtt több ízben adtak ki offsetnyomású bélyegeket (Jókai I., Sport I., 1925, Portó 1929, Horthy, Szent Imre 1930), azután azonban már csak kivételesen (Légiposta 1957, Közlekedési Múzeum, FIP IL, Mese I. 1959, Halasi csipkék, FIP III., Arcképek II. 60 f., 1960, Chilei blokk, Ragadozó madarak 1962), legfeljebb réznyomással kombinálva (l. ott), mert az élénkíti az offsetnyomás tompaságát.

3. A BÉLYEGEK SZÍNEZÉSE

A bélyegeket általában színesen, újabban túlnyomóan több színben nyomják. A színezésnek az a gyakorlati célja, hogy a bérmentesítő értékcikket a küldeményen feltűnővé tegye, másrészt hogy egyazon bélyegsorozat különböző értékeit könnyen meg lehessen egymástól a bérmentesítés ellenőrzése során különböztetni. Újabban természetesen a színezésben propagandisztikus és esztétikai szempontok is szerepet játszanak.

Egyes országok bélyegsorozatain belül bizonyos hagyományos színrendszer alakul ki. így — mint már arról megemlékeztünk — a Magyarországon is használt osztrák bélyegsorok eleinte sárga, fekete (zöld), piros, barna és kék skálában készültek, később nemzetközi egyeztetés céljából a két utóbbi szín sorrendjét felcserélték. 1867-ben az öt alapszín változatlan színéhez egy hatodik, lila is járult. Ezt a skálát követte az 1871. évi (kő- és réznyomatos) magyar bélyegkiadás is. 1874 és 1888 közt a magyar forgalmi bélyegsor (a barna kihagyásával) öt alapértékre csökkent, emellett pedig a sárga lilára, a lila szürkére változott. 1888 után megkezdődött az értékek nagymérvű szaporítása, s ettől kezdve csak a nemzetközi forgalomban leggyakrabban előforduló küldeménytípusok bérmentesítésére a Nemzetközi Postaszövet-

ségben egyezmény által elfogadott szabványszínek alkalmazásában jártak el következetesen. A szabvány szerint

- nyomtatvány bérmentesítése (alapdíj) nemzetközi viszonylatban zöld,
- levelezőlap bérmentesítése (alapdíj) nemzetközi viszonylatban piros,
- levél bérmentesítése (alapdíj) nemzetközi viszonylatban kék.

Magyarországon a nemzetközi nyomtatvány alapdíja a belföldi levelezőlap díjának, a nemzetközi levelezőlap díja a belföldi levél díjának felelt meg.

Így amikor portóváltozás állt be, akkor a megfelelő értékű bélyegek színét is megváltoztatták. Pl. 1920 elején ezért változott meg a Magyar Posta kiadású 20 filléres barna színe zöldre, a 40 filléres olajzöld színe pirosra és az 1 koronás piros színe kékre.

A bélyegek színezésére különböző időkben és különböző nyomdai eljárásoknál más és más festékeket alkalmaztak. Nagy általánosságban természetes és mesterséges festékeket különböztetünk meg. A természetes festékek ásványi eredetű földfestékek vagy növényi festékek. 1856-ban állították elő mesterségesen az anilinfestéket, és az 1870-es évek óta az anilinfestékeket bélyegek nyomásához is felhasználják. A természetes festékeket ezek majdnem teljesen kiszorították.

A festéket eldörzsölt állapotban lehet nyomásra felhasználni, ezért finomra őrölve, kötőanyaggal keverik össze. Kötőanyagul olaj, firnisz szolgál. Ha a nyomat gyors száradása kívánatos, akkor gyorsan illó olajokat, oldószereket kevernek a festékbe.

A kőnyomásnál — az ismertetett technikai okokból — speciális zsíros festéket használnak.

A könyv- és offsetnyomásnál a festékek a kötőanyagok elgyantásodosával száradnak.

A metszett mélynyomatú bélyegek nyomásánál sűrű, pépes festéket alkalmaznak, mert a lemezbe mélyített rajz festékkel való kitöltése után a lemez felületéről a festéket letörlik, eltávolítják, és a mélyedésben maradó festéknek a törléssel szemben ellenállónak kell lennie.

A rákeles mélynyomásnál a nyomófestékek folyékonyak, és egyrészt felszívódás, másrészt a kötőanyag oldószerének párolgása révén száradnak. A festék folyékonysága elsőrangúan szükséges, mert az egészen piciny rasztercsészécskék kitöltésére csakis a híg, folyós festék alkalmas, amelynek a papírra kerülve azonnal meg is kell száradnia, különben be nem száradó része szétfolyna a papíroson. A megfelelő folyékonyságot toluol hozzáadásával érik el. Ennek az oldószernek az alkalmazása miatt vigyázni kell a raszteres mélynyomású bélyegekre. A vízjelet nem szabad benzinben nézni, mert a benzin oldja a festéket.

A festékezésnél elkövetett hibák színezési sajátosságokat hoznak létre a bélyegeken, ami különösen régebben, a könyvnyomás idején volt gyakori, mert akkor még a festékek minősége is sok kívánnivalót hagyott hátra. Ha a festéket rosszul keverték el, a bélyegképben apró sötét pontok jelentek meg (171. ábra), vagy a nyomás szemcsésre sikerült (172. ábra). Túlfestékezés esetén a nyomás elszíneződik (173. ábra), a dombornyomás kopása esetén pedig a becsorgó festék okoz elszíneződést. (174. ábra.) Sok kötőanyag alkalmazásánál olajos nyomás keletkezik: a bélyeg hátoldalán olajosan átüt a bélyegkép. (175. ábra.) Besűrűsödött festékek erős nyomás esetén a szélekre



171. Festékkeverési hiba folytán keletkezett pontszerű foltok

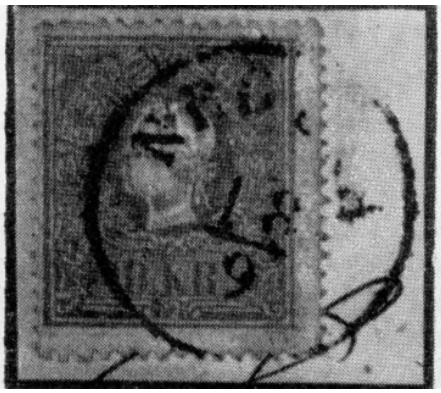




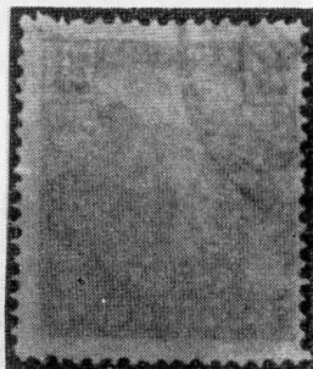
172. Szemcsés nyomás



173. Elszíneződés



174. Dombornyomású dúc kopása folytán létrejött elszíneződés (a fejen)



175. Átszíneződés



176. „Üres" nyomás





177. Színátütés

rakódnak, és ún. üres nyomás jön létre. (176. ábra.) Egyes festékek, melyek könnyen oldódnak, idővel átütnek a bélyeg hátoldalára. A legismertebb ilyen jelenség a turulos sorokhoz tartozó 1 koronás bélyegek piros színének viselkedése, amelyik nemcsak a bélyeg papírosán üt át, hanem a bélyeggel szemben levő albumoldalon is megjelenik az átnyomódott kép (177. ábra).

Ha a nyomás két színben történik, a fedési helyeken előfordul, hogy az első festéken (a bélyeg színén) nem fog a második nyomás (a szám festéke), hanem azt ledobja. Azt a hatást kelti, mintha fordított sorrendben nyomtak volna, (először a számot és azután a bélyegképet.) A fekete számú bélyegeknél ennek a jelenségnek következtében látszik úgy, mintha a levélboríték kereszteződése a szám felett lenne. (178. ábra.) (Itt említjük meg, hogy a fekete



178. „Ledobott" második nyomás következtében előálló látszat: a levélboríték kereszteződése a szám felett

számú krajcáros bélyegeknél optikai csalódás az a jelenség, mintha — különösen a vastagabban nyomott — alapnyomás a bélyegkép fölött lenne.)

A nyomáshoz használt festéket ritkán használják abban az állapotában, ahogyan a festékgyár szálltja. A kívánt színárnyalat előállítására más festékkel keverik. Elméletileg három alapszínből: pirosból, sárgából és kékből minden színárnyalatot ki lehet keverni. A nyomásnál azonban nem tiszta színekkel dolgoznak, hanem kereskedelmi festékekkel. Miután a nyomáshoz mindig keverik a festéket, igen nehéz (sőt majdnem lehetetlen, ha egy bélyeget nem egyszerre nyomnak ki, hanem több ízben, mint ez a forgalmi bélyegeknél történik, melyeket éveken keresztül nyomnak) ugyanazt a színárnyalatot újra meg újra kikeverni. így állnak elő az egyes értékeknél megfigyelhető színárnyalatok.

A régebbi bélyegkiadásoknál az is okozhatta a színingadozásokat, hogy a meginduló anilinfesték-gyártást tökéletesíteni igyekeztek, és emiatt változtak az egyes festékszállítmányok színárnyalatai. Újabb anilinfestékek előállítása esetén egyes régebbi, már bélyegnyomtatásra használt festékek készítését be is szüntették. Figyelembe véve továbbá a nyomáshoz felhasznált papíros okozta eltéréseket, a fény és hő okozta behatásokat, a már kész bélyegen keletkezhető fakulásokat, nem csodálkozhatunk azon, hogy a hosszabb ideig forgalomban volt sorok egyes értékei színváltozatokban igen gazdagok.

A színhatás nemcsak az alkalmazott nyomdai eljárástól függ, hanem magától a bélyegképtől is. Ugyanazon szín nagyobb felületű bélyegrajz esetén másképpen mutat, mint vonalas rajznál. Ezért alkalmazzák a nyomdában a lemezek szélén, ellenőrzés céljából a színlécet. Nem közömbös az sem, hogy sok vagy kevés festékkel nyomnak. Befolyással van a nyomásra még a papír tónusa is.

Igen különböző a nyomáshoz felhasznált festékek állandósága. A leg-

ellenállóbbak a földfestékek, legérzékenyebbek mindenféle behatásra a növényi és anilinfestékek.

Vannak színek, melyek vízben kifakulnak; a festék oldódik, szinte kifolyik. Meleg víz hatására megváltozhat a szín árnyalata. Különösen érzékenyek ebből a szempontból a színes számú krajcáros sor 5 krajcáros bélyegei.

A még le nem áztatott bélyeg az eredeti nyomdafriss színárnyalatot mutatja, leáztatva viszont mintegy elveszti hamvasságát.

Egyes színek bizonyos behatásokra oxidálódnak, sötétednek. Ezt látjuk az 1871. évi réznyomatos, az 1874-81. évi és ritkábban az 1891-es 5 krajcáros értékek piros színénél. Különösen ott lép fel oxidáció, ahol a postai bélyegző erősebben olajtartalmú.

A bélyegek színe érzékeny kémiai behatásra is. így pl. az 1874-81. évi bélyegkiadás 3 krajcáros bélyegeinek zöld színe keményebb vízben vagy gyengén lúgos vízben erősen kékeszöld színárnyalatot kap, különösen a II. lemezzel nyomott példányok. Az 1874-8l-es bélyegkiadásnál a nyomólemezekről lúgos vízzel mosták le a festéket, és utána hideg vízzel öblítették. Ha az öblítés nem volt alapos, akkor a visszamaradt lúgos víz hatására a „Magyar Kir Posta" szöveg kékeszöld udvart kapott. Általában savas vagy lúgos oldatok hatására igen sok bélyeg színe elváltozik.

Igen érzékenyek egyes festékek a fény hatására. A lila szín megszürkül, erősen kifakul. (Pl. a kőnyomatos 25 krajcáros lila színe vagy az 1874. évi 2 krajcáros bélyegek egyes árnyalatai). Mondhatjuk, hogy a bélyegek nagy része érzékeny fény hatására. Előfordulhat, hogy két színben nyomott bélyegek egyik színe, ha a bélyeg sokáig volt napfény hatásának kitéve, teljesen eltűnik.

A bélyeggyűjtők egyik legnagyobb problémája a bélyegek színének egységes és helyes megjelölése. Ezt különböző színkártyák segítségével igyekeznek megoldani, de eddig nem nagy sikerrel. A bélyegek színének megnevezése nemcsak azért probléma, mert minden szem másképpen lát, hanem azért is, mert nem tudjuk a sok ezer lehetséges színárnyalatot találóan megnevezni, hiányozván a megfelelő kifejezések. Ezért jelölik ugyanazt a színárnyalatot más és más elnevezéssel.

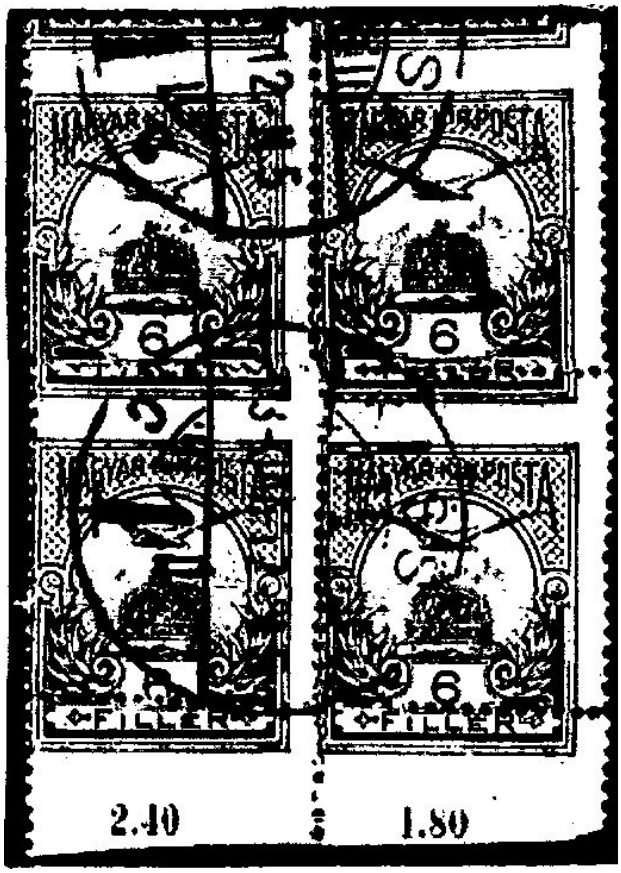
A színeket általában világos, sötét, fakó, fénytelen, mély, tompa, zavaros, telt, halvány, élénk jelzőkkel látjuk el, hogy a valóságot minél jobban megközelíthessük. Ezenkívül az állatvilágot (őzbarna, lazacpiros, kanárisárga), a növényvilágot (búzavirágkék, enciánkék, szalmasárga, fűzöld stb.), az ásványvilágot (kénsárga, téglavörös), az ételeket (tejkék, borvörös), az elemeket (égszínkék, tengerzöld, tűzpiros) is segítségül vesszük, hogy általánosan ismert fogalmak használatával biztosítsuk az azonos értelmet.

A félreértések elkerülése végett a filatéliai kutatómunkánál legjobb az egyes kibocsátások színét mintadarabokkal rögzíteni, és ezekhez hasonlítani a vélt színárnyalatokat.

A bélyegek színárnyalatának azonosításához segítségül vehetjük a kvarclámpát úgy, hogy a bélyeg színét ennek fényénél nézzük. Ezzel a nappali fénynél kevésbé érzékelhető árnyalati különbségek sokszor lényegesen megnövekednek, esetleg a bélyeg festéke fluoreszkálni kezd. Vigyázni kell azonban az összehasonlításnál (miután sokféle kvarclámpát állítanak elő) a használt fény hullámhosszára.

4. A BÉLYEGIVEK NAGYSÁGA

A bélyegíveket általában az elszámolás megkönnyítésére a pénzrendszernek megfelelő években hozzák postai forgalomba. Az 1850-ben Magyarországon használt osztrák postabélyegeket, miután 1 forint 60 régi krajcár volt, 8x8-as ívekben hozták forgalomba, az íven négy bélyegkép helyett andráskereszt volt. 1858-tól kezdve 1 forint 100 új krajcár, ezért a forgalomba kerülő postai bélyegívek 100 darab bélyeget tartalmaztak. Az 1871-es kiadás kő- és réznyomattal készített bélyegeit 100 bélyeget tartalmazó postai években hozták forgalomba és 100 bélyegképet tartalmazó lemezekkel is nyomták. Az 1874-es bélyegkiadást kezdetben 100 bélyegképet tartalmazó lemezekkel, majd a bélyegelőállítás meggyorsítása céljából 200-as lemezekkel nyomták. így egy nyomdai ív két postai ívet foglalt magába.



179. Felső és alsó ívpár összekeverése folytán létrejött elfogazás

Az 1888-ban könyvnyomással készített bélyegeknél 4x100 bélyegképet tartalmazó lemezekre tértek át. A fogazáshoz keresztbe kettévágták az íveket fogazási ívekre. Fogazás után ezeket kettévágva kapták a postai íveket. 1900 után továbbra is 4x100 bélyegképből állt egy-egy nyomólemez, kivéve a kevésbé használt értékekből (koronás értékek). Ez utóbbiakat 2x100 bélyegképből álló lemezekkel állították elő. A fekete számú krajcáros, turulos, aratós és első pengő-filléres bélyegkiadásoknál, ha a nyomdai íven 4x100 bélyeg volt is, ezeket keresztbe 2x100 bélyeget tartalmazó fogazási ívekre vágták el. Vigyázni kellett azonban, hogy a fogazásnál, amikor 5 ívet, illetve ívpárt fogaztak egyszerre, csak felső vagy alsó ívpárok kerüljenek egyszerre a fogazógépbe, mert csak ebben az esetben fedték egymást pontosan az ívek. A felső ívpárok fogazása során a közbekevert alsó ívpárt elfogazták volna és viszont (179. ábra).

Miután a 2x100 bélyegképet tartalmazó egységekkel általában szebb a nyomat, az 1926-os kiadástól kezdve már ilyen lemezek használatára tértek át. A háborús 1944-es évben fordult elő ismét, hogy átmenetileg 4x100 bélyegképes lemezekkel nyomtak.

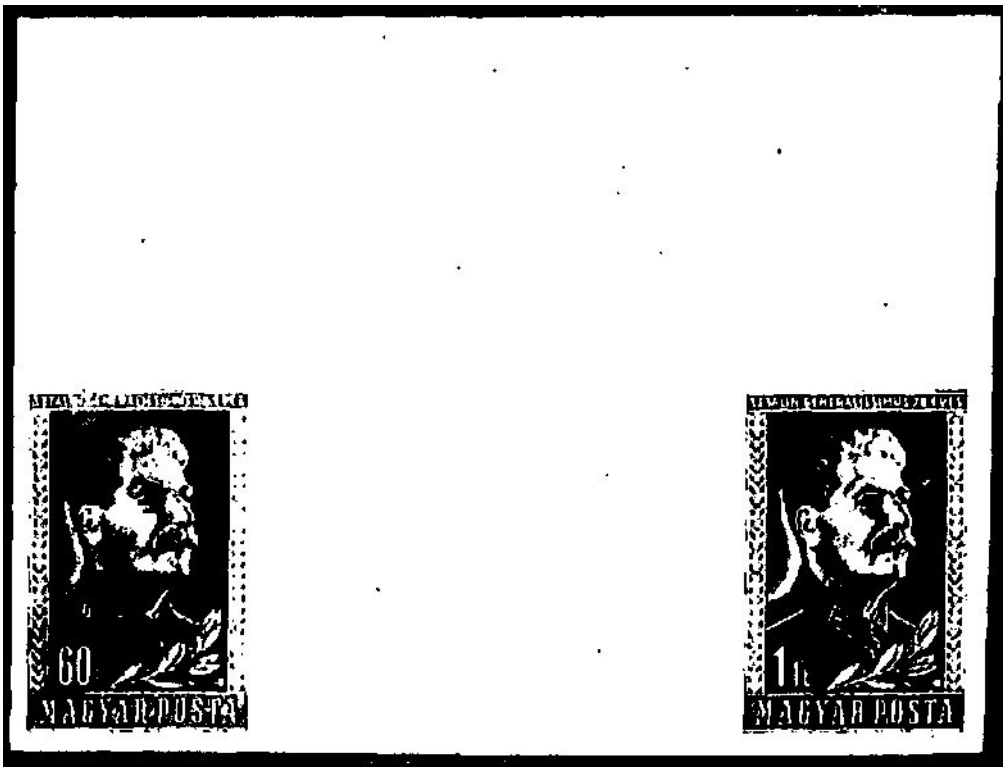
1945 után szakítottak azzal a szokással, hogy csak 100 bélyegképes

íveket nyomjanak, különösen az alkalmi és emlékbélyegeknél. így a nagyobb alakú alkalmi bélyegekből 10-100 bélyegképet tartalmazó ívek kerültek forgalomba.

A papírív nagysága általában megfelel a lemez nagyságának. Voltak azonban esetek, amikor a papír kétszer akkora volt, mint a nyomólemez. Ebben az esetben a papírra két menetben nyomtak. Egyszer az ív bal oldalára, majd



180. Két menetben nyomott bélyegpár



181. Két eltérő szint nyomó, egybeforrasztott két lemez lenyomata

180°-kal elfordítva a másik oldalára. (Pl. az 1932. évi nagy Madonnás bélyegek és az 1933. évi repülősor nagy alakú bélyegei esetében.) Az 50 bélyegképes lemez kis alakja miatt az 1945. évi újjáépítési sor 100-as ívei készültek hasonló módon két menetben (180. ábra).

A korlátozott példányszámban készített bélyegeknél előfordul, hogy a nyomógép jobb kihasználása érdekében két eltérő színt nyomó lemezt egybeforrasztanak és egyszerre egymás mellett nyomnak velük (181. ábra).

5. IVSZÉLI NYOMATOK

A bélyegek nyomdai íveinek szélein különböző nyomatokat és jelzéseket találunk. Az ívszél darabjai (s velük a rajtuk levő nyomatok) csak ritkán maradnak a szétválasztott bélyegekkel összefüggésben, még ritkább eset, hogy a bélyeg levágása vagy fogazása során az ilyen ívszéli nyomatoknak egy töredéke a bélyeg vágásán vagy fogazásán belül maradjon. Az alábbiakban nemcsak filatéliai érdekességük, hanem a bélyeg nyomdai előállításához kapcsolódó vonatkozásaik miatt is foglalkozunk ezekkel az ívszéli nyomatokkal.



182. Andráskereszt részlete a bélyeg alsó szegélyén

Három fajtájukat különböztetjük meg: olyanokat, amelyek a nyomási eljárással függnek össze, olyanokat, amelyek a nyomdai íveknek forgalmi ívekre való szétválasztásához és a fogazógépbe való illesztéséhez adnak utasítást és végül olyanokat, amelyek a forgalomba hozott bélyegek elszámolását vannak hivatva megkönnyíteni.

Az 1850. és 1858. évi levélbélyegívek 60 bélyegképből álló ívnegyedein a 8x8-as beosztás miatt alul szabadon maradt négy bélyeghelyre (a nyomás egyenletességének biztosítása céljából) andráskereszteket nyomtak. Ezek ritkán maradtak fenn bélyegekkel összefüggésben teljesen, inkább csak végződéseik, hozzávágva a bélyegekhez (182. ábra).

Az első, valóban ívszéli nyomatok azoknak az 1860-ban használatba vett *szélléceknek* a lenyomatai, amelyekkel a szélső nyomódúcoknak a nyomás

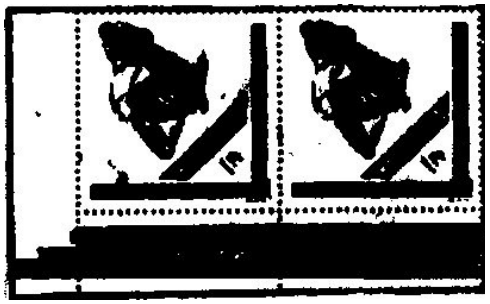


183. Szélléc alsó lenyomata

során való nagyobb fokú kopását ellensúlyozták. Ezek először az 1858. évi újságbélyegkiadás késői nyomatain fedezhetők fel és a magasnyomásnál ezután mindig szerepelnek, bár a fogazás során többnyire leestek, és ha a bélyegeket ívszél nélkül hozták forgalomba, meg is semmisültek. Formájuk többé-kevésbé

széles csík vagy több párhuzamos vonal. Csak erősen elfogazott bélyegekhez vágták hozzá kis részüket (183. ábra).

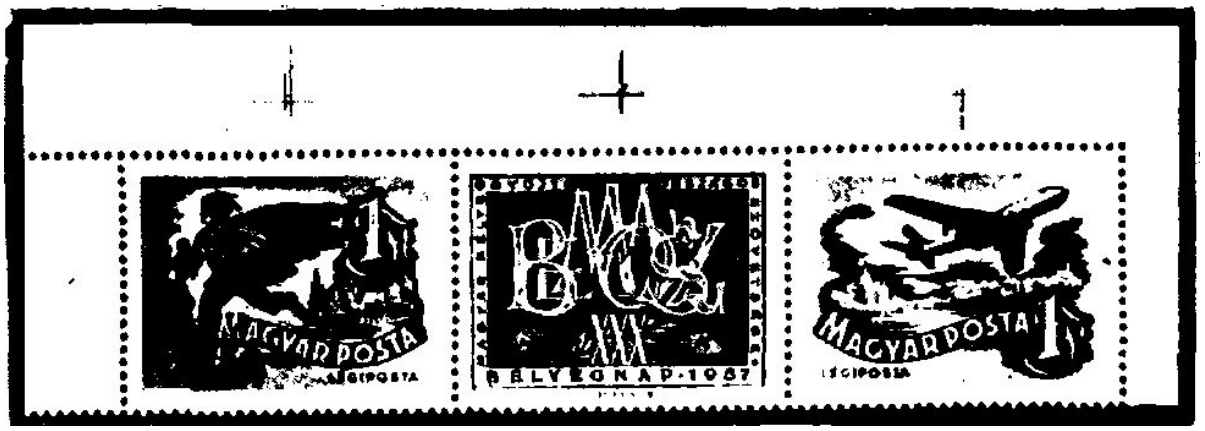
A dúcvédő szélcsíkhoz formailag hasonlít az úgynevezett színléc. Mikor a bélyeget, vagy annak egyes fázisait nyomni kezdik, a nyomás beindításánál kipróbálják egy-két úgynevezett makulatúraíven a gép nyomását, hogy elég telt nyomást ad-e. A színlécen, mely egyöntetű, a festékezés egyenletességét és a szín teltségét jobban látni, mint a sokszor ritka vonalakból álló, vagy világos felületekkel tarkított bélyegképen. (184. ábra.)



184. Színléc lenyomata

A több menetben nyomott bélyegeknél az ívszegélyen az illesztőkereszteket látjuk. (185. ábra.)

Megtalálhatjuk az úgynevezett húzójeleket is, melyekkel a gépmester állandóan ellenőrizheti az ívek bemenetelét. Olyan munkáknál, amelyeknél később a rosszul behúzott íveket még fel lehet dolgozni, jól bevált a lépcsőzetes húzójel. Ennek segítségével a különféleképen behúzott ívek osztályozhatók és így feldolgozhatók. (186. ábra.)



185. ábra Illesztő keresztek az ívszélen



186. Húzójelek az ívszélen

Az 1924 utáni réznyomással készített bélyegeknél az egyes *lemezeket számokkal* jelölik. Ezt a számot a bélyegrajztól távol, a lemez szélén vésik be, így az az ív körülvágásával leesik és a postai íven



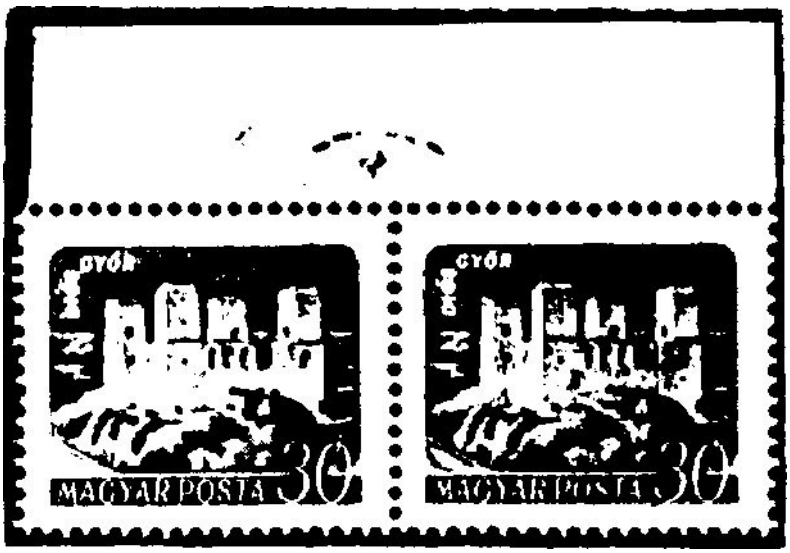
187. Lemezszám az ívszélen

egyáltalán nem, vagy csak kis része látható. Újabban az offsetnyomással készített I. és II. Csipke--sor bélyegeinek ívszegélyén is láthatunk számokat (187. ábra).

A bélyegívek elvágási vagy fogazási helyét jelző ívszéli nyomatok közül legrégebben használatosak a kis színes *nyársalási pontok* (punktúra), melyeket a papír rögzítése céljából átszúrtak (ezért tűpontoknak is nevezik őket). Újabban a kis alakú bélyegek egyik ívszegélyén, a nagy ívekben nyomott nagy alakú bélyegek két szemben levő ívszegélyén rögzítik ilyen pontokon a fogazógép továbbító szerkezetére az íveket. A gyorsabb munka elősegítésére kör vagy félkör alakú jelzés veszi körül a pontokat. (188. ábra.) A nyársalás miatt maga a színes pont sokszor nem is látszik.

Ugyancsak a fogazási ívek szét vágási helyének jelölésére szolgálnak az ívszegélyén látható kis színes jelek (189. ábra).

Ha a nyomdai íveket alsó és felső ívpárra vágták, feltétlenül szükséges

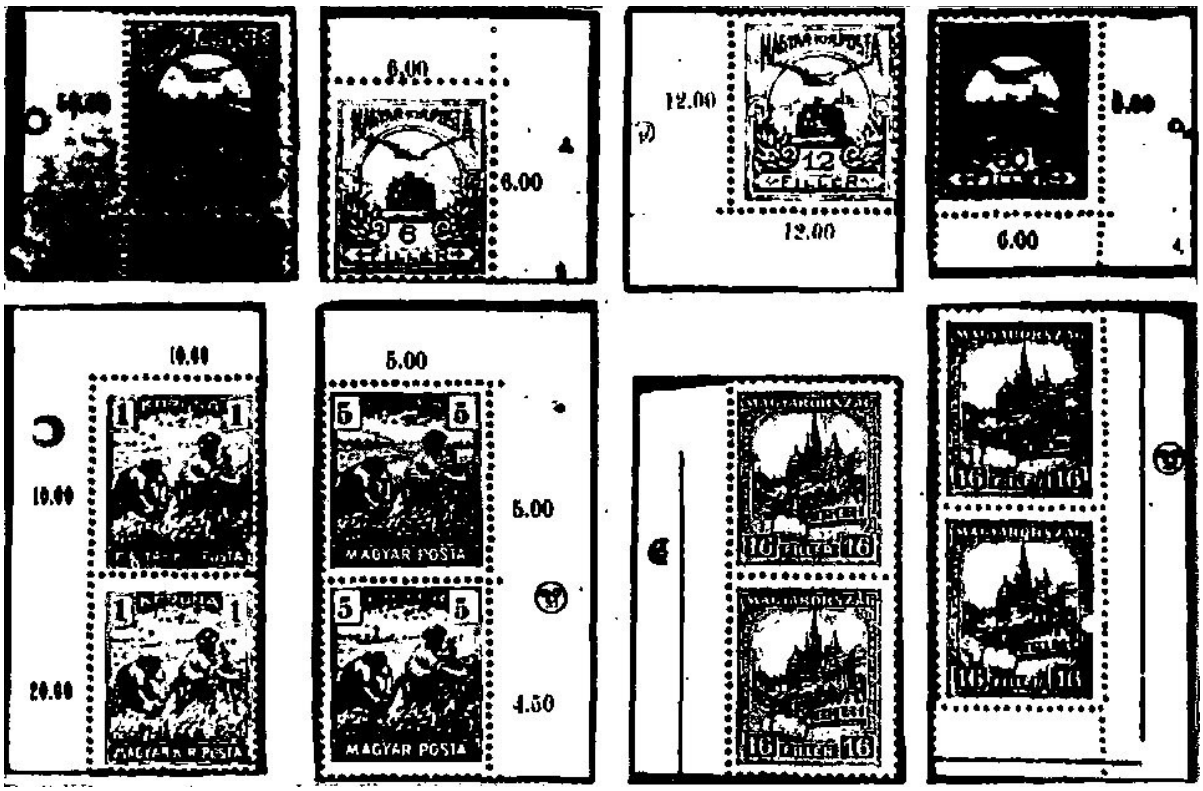


188. Nyársalási pont az ívszélen

volt azokat megkülönböztetni, mert összecserélés esetén a bélyegeket elfogazták. A fekete számú krajcáros bélyegek nyomásánál azonban az Államnyomdában eltávolították az ívszéleket. Így nem tudjuk, hogy milyen *jelölést* használtak *az alsó és felső Ívpárok különtartására*. 1900 után a bélyegívek ívszegélyén jelzéseket találunk. A turulos bélyegeknél az értékszámmal együtt nyomva, fekete színben látjuk ezeket a jeleket az ívek alsó vagy felső sarkaiban, a különböző kibocsátásoknál más és más formában. Az aratós-parlamentes



189. Színes jelek az ívszegélyén a fogazási ívek szétvágásának jelzésére



190. Alsó és felső ívpárok különtartására szolgáló jelek az ívszélen

és az első pengő-filléres értékeknél e jelek a bélyegkép színében láthatók, de csak a 4xl00-as években nyomott értékeknél. (190. ábra.)

A forgalomba került bélyegek elszámolását megkönnyítő ívszéli nyomatokat 1900-ban vezették be, amikor az ívszegélyt már nem tépték le (a Kereskedelmi és Iparkamarák kérésére, hogy válaszbélyeg küldése esetén az a levél-



192. Felcserélt összegezési számsorrend az ívszélen



191. Összegezési szám nélküli ívszegély bélyegfüzet számára

papírhoz az ívszegéllyel rögzíthető legyen). Az ívszegélyén ekkor jelentek meg az úgynevezett *összegezési számok*. Ezek a 10 filléres bélyeg esetében a következő elrendezésben helyezkedtek el:

1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00
1.00									10.00
2.00									9.00
3.00									8.00
4.00									7.00
5.00									6.00
6.00									5.00
7.00									4.00
8.00									3.00
9.00									2.00
10.00									1.00
10.00	9.00	8.00	7.00	6.00	5.00	4.00	3.00	2.00	1.00

Ha letépték a felső 3 sort, akkor a negyedik sor végén látták, hogy még 7.00 korona értékű bélyeg maradt vissza. Ha függőlegesen négy sor bélyeget vettek le, akkor az alsó sorban látszott, hogy 6.00 korona értékű bélyeg maradt vissza. A bélyegfüzetek céljaira készített bélyegíveken nem volt értelme az összegezési számoknak és így ezek a bélyegek fehér összegezési szám nélküli ívszegéllyel voltak a füzetekbe erősítve (191. ábra).

Az összegezési számok elhelyezkedési sorrendje mindvégig a fent jelzett maradt. A háborús időkben, valószínűleg tévedésből az 1916. évi sürgős bélyegeknél, a III. hadisegély 15 filléres értékénél, valamint a 2 filléres aratós KÖZTÁRSASÁG felülnyomású példányainak egy részén található ettől eltérő beosztás.

A sürgős bélyegnél a bélyegívek egy részénél a beosztás a következő:

0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00
0.20									0.20
0.40									0.40
0.60									0.60
0.80									0.80
1.00									1.00
1.20									1.20
1.40									1.40
1.60									1.60
1.80									1.80
2.00									2.00
0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00

A 15 filléres III. hadisegélybélyegnél az ívek egy részén a következő volt: az összegezési számok elhelyezkedése:

15.00	13.50	12.00	10.50	9.00	7.50	6.00	4.50	3.00	1.50
1.50									15.00
3.00									13.50
4.50									12.00
6.00									10.50
7.50									9.00
9.00									7.50
10.50									6.00
12.00									4.50
13.50									3.00
15.00									1.50
15.00	13.50	12.00	10.50	9.00	7.50	6.00	4.50	3.00	1.50

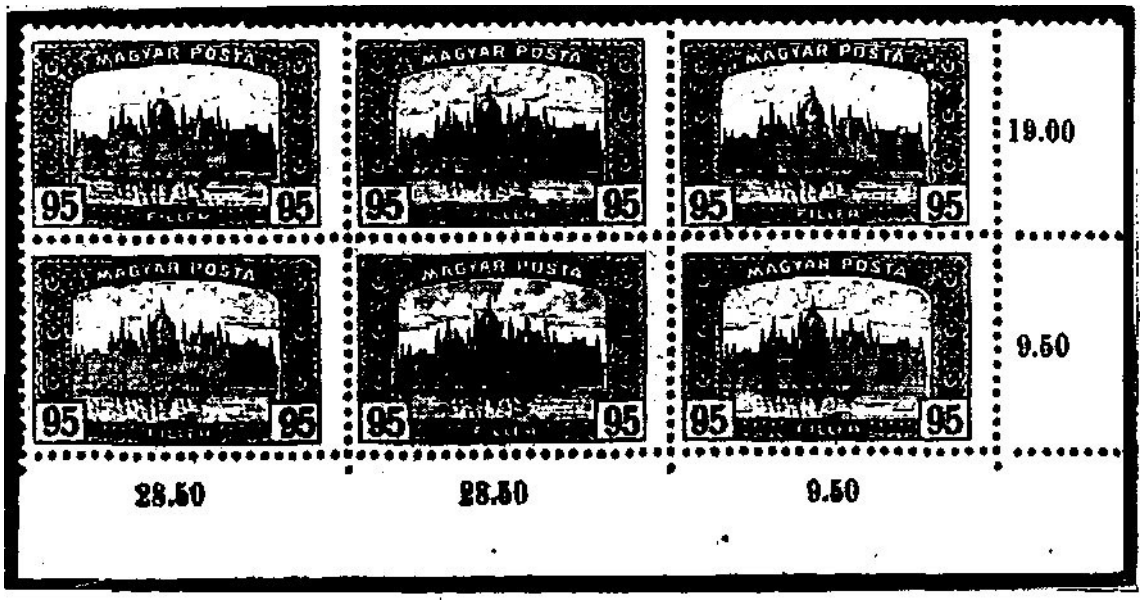
A 2 filléres aratós rajzú KÖZTÁRSASÁG felülnyomású bélyeg ívei egy részén az összegezési számok elhelyezkedése éppen a fordítottja volt a szokottnak:

2.00	1.80	1.60	1.40	1.20	1.00	0.80	0.60	0.40	0.20
2.00									0.20
1.80									0.40
1.60									0.60
1.40									0.80
1.20									1.00
1.00									1.20
0.80									1.40
0.60									1.60
0.40									1.80
0.20									2.00
0.20	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	2.00

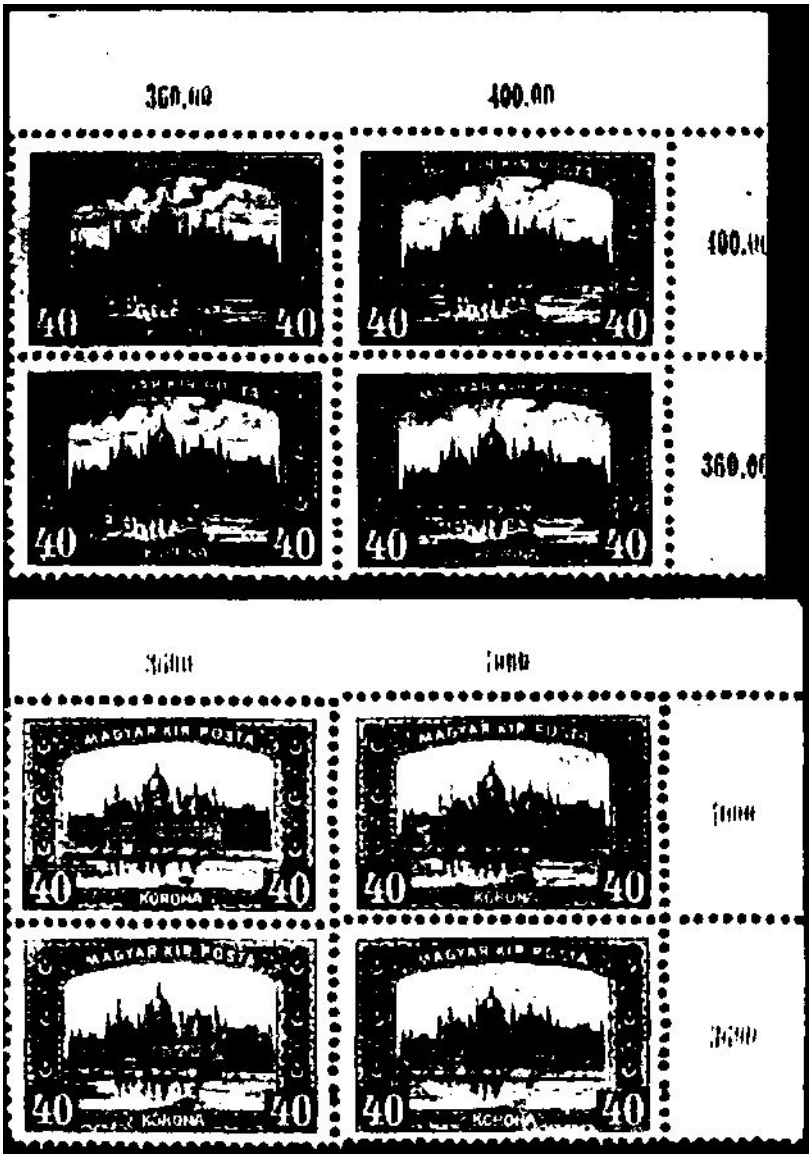
A korona értékjelzés mellett tizedes pont után feltüntetik a filléreket, illetve a fillérek helyén a két nullát.

Ez a szokás még az I. infláció elején is fennállt, amikor a 40 koronás bélyegeket még parlamentes rajzzal készítették s így már régen nem volt értelme a fillérek, illetve helyük jelölésének. Végül el is hagyták.

Egyes esetekben előfordult, hogy hibásan szedték ki az összegezési számokat. Felcserélték a számsorrendet az 5 filléres Magyar Posta bélyegnél



195. Ismétlődő összegezési számok az ívszélen



194. Téves összegezési számok az ívszélen

(192. ábra.). A Magyar Posta sor 95 filléres értékénél egy összegezési szám kétszer szerepel, egy viszont kimaradt (193. ábra.). A 40 koronás parlamentes bélyegnél először tévesen a 4.00 koronás ívszegélyét szedték ki. Így 10 bélyeg értékének 40.00 szerepel a helyes 400.00 helyett. A bélyeg következő nyomásakor már helyes volt a szedés (194. ábra.).

Az összegezési számok nyomásával az aratós bélyegek késői kiadásain már felhagytak. Kivételesen előfordulnak még az 1926. és 1928. évi offset- és könyvnyomású bélyegek ívszélein, majd kísérletképpen az 1948. évi centenáriumi sor 40 és 60 filléres értékeinek egyik kibocsátásán látjuk őket utoljára (195. ábra).

Egy ideig teljesen fehér volt az ívszegély. Mikor azután nemcsak teljes íveket, hanem 25-ös egységeket is lehetett az egyes postahivataloknak rendelni



105. összegezési számok az ívszélen



196. Gyártási sorrend és keltezés az ívszegélyén

megjelent ívenként négyszer a gyártás évét, hónapját és napját jelölő dátum,, előtte a nyomást végző gép rómaiszám-jelölése az álló alakú bélyegeknél az; alsó és felső, a fekvő alakú bélyegeknél az ezeknek megfelelő két oldalsó ívsze-



197. Megrendelési nyilvántartási szám helye az ívszegélyén

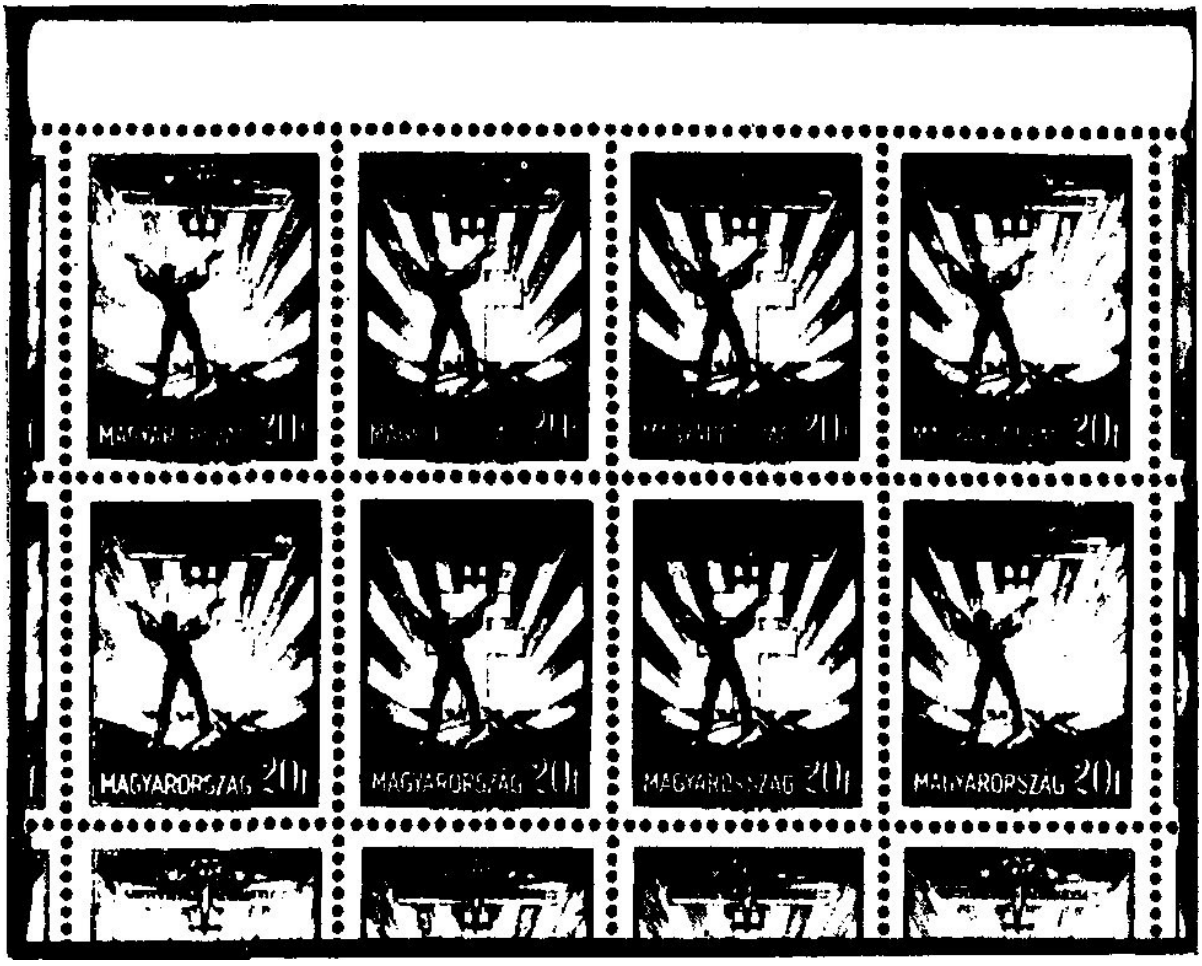


198. Gyártás keltezése az ívszegélyén

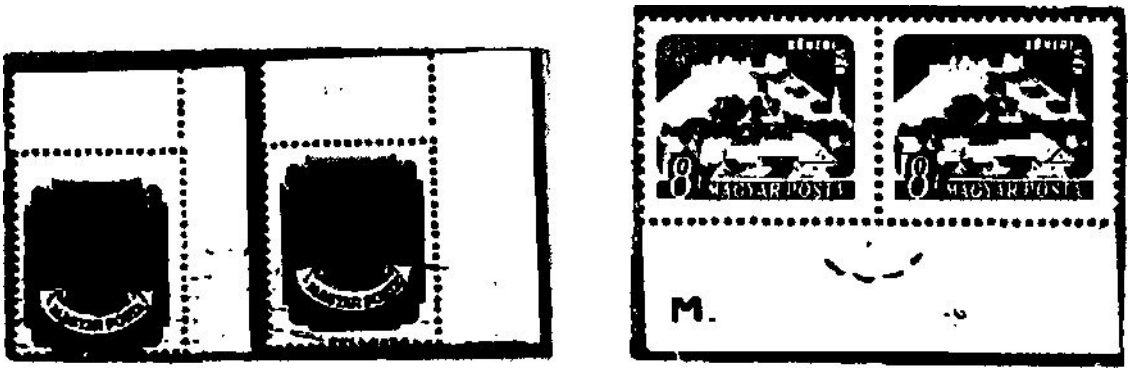
gélyen (196. ábra). Az 1928-31. évi forgalmi bélyegívek sarkaiban látható az évszámmal törve a megrendelés nyilvántartási száma, az ügykezelési szám is (197. ábra).

Az 1932-től forgalomba hozott raszteres mélynyomású bélyegeknél, melyeket a rendes kis postabélyeg alakban 2x100-as ívekben nyomtak, a bal

oldali ív bal oldalsó szegélyén és a jobb oldali ív jobb oldalsó szegélyén találjuk meg, rulettel felírva, a gyártás évét és hónapját jelölő számot (198. ábra). A nagy alakú bélyegeket 100-as ívekben nyomták és ezeken a számokat rendszerint az alsó ívszegélyén (a fekvő alakúaknál értelemszerűen az oldalsó ívszegélyén) láthatjuk. A nagy alakú Madonna és az 1933. évi repülőbélyegek nagy



199. Gyártás keltezése (alsó és felső) ívszegélyén



201. Gyártási keltezés és betűjelzés az ívszegélyén

alakú értékeinél úgy az alsó, mint a felső ívszegélyén dátum van. Az utóbbi azonban, a bélyegívet szemlélve, fordítva (199. ábra).

Azokból a forgalmi értékekből, melyekből nagyobb volt a szükséglet (nyomtatvány, levelezőlap és levélportó), egy hónapban több lemezzel is nyomtak. így ugyanazon dátum 2-3, sőt többféle típusát is megkülönböztethetjük a számok nagysága, azok távolsága a bélyegképtől, és a bélyegkép magasságához való elhelyezkedésük szerint.

A kevésbé használatos értékeknél, melyeknek lemezeit hosszabb ideig használták nyomásra, a nyomás első dátumát áthúzva tüntették fel a következő nyomás dátumát. Ezt annyiszor írták át, ahány esetben ugyanazon lemezzel nyomást végeztek.

1945 után az ívszegélyén ritkán alkalmaznak dátumot. Ahol alkalmazzák, ott rendszerint a hónapot és a napot tüntetik fel. Az épület sor bélyegei nyomásánál kezdenek az ívszegélyén betűjelzést alkalmazni (201. ábra).

III. Fejezet

A BÉLYEGEKHEZ HASZNÁLT PAPÍROK, VÍZJELEK

1. PAPÍROK

A bélyegek legáltalánosabb nyersanyaga a papír. Kivételesen nyomtatnak ugyan bélyeget textíliákra (pl. selyemre) vagy vékony fémlapokra is (pl. a magyar alumíniumfólia-bélyeg), de olcsósága és fizikai-kémiai tulajdonságai miatt a mechanikailag vagy vegyileg kezelt növényi rostokból előállított lap, a papír a legalkalmasabb a nyomtatásra.

A) Kézi papír

A papír több mint kétezer éves kínai találmány. Európában arab közvetítéssel a XI. században kezdtek papírt gyártani. Alapanyaga, a len- vagy kenderrongy, valamint gyártási eljárása közel ezer évig lényegileg változatlan maradt. Az ún. kézi rongypapírt (amilyenre a Magyarországon is használt osztrák bélyegeket 1854-ig nyomtatták) úgy állították elő, hogy a rongyot válogatás és tisztítás után apró darabokra szaggatták, majd nagy gödrökbe raktak, ahol mészvízzel öntötték le. Ez egyrészt a rostokra tapadt szennyeződést távolította el, másrészt az elemi sejteket összetartó anyagokat lazította fel. Ezután a vizes rongyot kőből készült mozsarakba rakták, ahol vízkerékkel hajtott kalapácsos zúzó berendezéssel foszlatták. A XVII. századtól kezdve forgó késszerkezettel működő foszlató gépet, az ún. „hollandit" alkalmazzák. A kellő finomságra foszlatott anyagot nagy kádakba gyűjtötték össze, ahol a szükséges mértékre hígították fel.

A lapképzés kézi úton, úgynevezett merítőszitával történt. A papírkészítő a szitát a papírpépbe mártva, megfelelő mennyiségű anyagot vett arra fel, majd a szitát rutinszerűen kialakult mozdulatokkal rázta. A rázás során egyrészt a rostszálak szilárd nemezanyaggá kuszálódtak össze, másrészt a pép elveszítette a felesleges víz nagy részét. A papírkészítő védjegyéül szolgáló vízjelet a merítőszitán drótból formálták ki; a papírmassza a drótok helyén vékonyabb lett, áttetszővé vált. A szitáról gyapjúnemezre választották le a lapokat és felhalmozva ezek között simították. A rostok nedvszívó képességét úgy csökkentették, hogy a száraz lapokat állati enyv oldatát tartalmazó edénybe mártották. A sárgás rongyanyag fehérítésére, valamint a rostszálak héza-

gainak kitöltésére a rongypépbe ún. töltőanyagokat (pl. súlypát), néha kevés kékítő festéket is kevertek. A XVIII. század végétől kezdve a színes rongyokat klórral előfehérítették.

Kézi papírból a rongyhiány és a körülményes technika miatt az állandóan növekvő papírszükségletet a XIX. század elején már nem tudták fedezni, s ezért át kellett térni a facsiszolatból, majd famentes cellulózanyagból való gépi papírgyártásra. A géppapír azonban minőségileg sohasem tudta utolérni a kézi papírt. A rongy-anyag és a kézi eljárás olyan nagyfokú szilárdságot és egyben rugalmasságot adott a papírosnak, amilyent a géppapírnak nem tudnak biztosítani. A kézi papírost a puhább, foszlékonyabb géppapírtól elvileg elsősorban kemény, rugalmas tapintása különbözteti meg, anyaga viszont sohasem olyan egyenletes, mint a géppapíré; felülete érdesebb; nagyító alatt szemcsés, átnézetben pedig rácsos, felhős benyomást tesz. Ezek a különbségek azonban, ismételjük, elvileg állnak fenn, mert mindkét papírféleségnél oly végtelenül sok gyártási változat fordul elő, hogy határesetekben úgyszólván lehetetlen biztosan megkülönböztetni őket egymástól, ami a magyar filatelistáknak az első osztrák bélyegsor korai és késői darabjainak szétválasztásában szokott nehézségeket okozni. Ilyenkor a különböző papírtulajdonságok (szilárdság, simaság, átnézeti egyenletesség) mérlegelt egybevetése mellett a bélyegek típus- és altípus-különbségeit is segítségül kell hívni.

Az első osztrák bélyegsor kézi papírosra nyomott példányain a később tárgyalandó vízjeleken kívül néha mesterséges (sűrű) bordázat („gerippt") vagy (ritkább) lécezés („gestäbt") fordul elő, mindkettő merőleges irányú. Meg szokták különböztetni a viszonylag egyenletes átnézetű papírost a rácsozott vagy felhős átnézetűtől, továbbá figyelembe veszik a 0,045-0,15 mm között ingadozó papírvastagságot is (0,07 mm és az alatt ún. selyempapír, 0,12 mm és felette ún. kartonpapír).

Az egyes papírfajták vastagságát igen óvatosan kell elbírálni. Ha ugyanazon vastagságban puha és kemény fogású papírost hasonlítunk össze, akkor ujjaink között érzékelve, a puha papírost mindig vékonyabbnak és a kemény papírost mindig vastagabbnak találjuk, mint ez méréssel ténylegesen megállapítható. Az esztergályosok által használt csavaros vastagságmérők 0,1 mm vastagságkülönbségeket érzékelnek. A motortekercselők mikrométere azonban 0,01 mm vastagságot méréssel meghatároz és az ezredmilliméterek becsülhetők. Ilyen vastagságmérő segítségével könnyen mérhető a papíros vastagsága.

B) Géppapír

A XVIII. század legvégén feltalált és a XIX. század közepén általánosan elterjedt papírgyártó gépek eleinte rongyot dolgoztak fel. 1840-től kezdve sikerült facsiszolatot (csiszolás útján elemi rostjaira bontott fát) előállítani és azt rongypéppel keverve, olcsóbb papírost előállítani. Ekkor már alkalmazni tudták a facsiszolatnál előnyösebb cellulózt is, amely úgy jön létre, hogy a fa sejtközi anyagát (a lignint) vegyi eljárással (nátron, majd a XIX. század második felében főleg szulfát kezeléssel) elválasztják, feloldják vagy lebegő állapotba juttatják. A XIX. század közepétől kezdve így a géppapír többnyire egyben facsiszolatból vagy cellulózból készült papír is. A rongy előnyös tulajdonságai miatt azonban speciális célokra (pl. bankjegy) gépen is gyártanak

teljesen vagy részben rongyból készülő papírt. Bélyegek nyomására általában cellulóz-papírokat használnak.

Papírnak általában a 180 g/m2 súly alatti papíripari terméket nevezzük. A legvékonyabb papír, a cigaretta- vagy kondenzátorpapír m2 súlya 8-15 g. A normál író-nyomópapírok súlya 60-70 g/m2, míg a csomagolópapírok súlya 70-180 g/m2 között mozog.

A papírokat anyagösszetételük alapján a következőképpen csoportosíthatjuk:

1. Rongy és rongytartalmú papírok, egészben vagy részben rongy alapanyagból. Pl. térképpapír, bankjegypapír.

2. Famentes papírosok, legnagyobbrészt tisztán fehérített cellulózból, ritkábban fehérített és fehérítetlen cellulóz keverékéből. Ilyen pl. a famentes bélyegpapír.

3. A félfamentes papírokat túlnyomó részben fehérített cellulózból és facsiszolatból gyártják.

4. Fatartalmú papírok azok, amelyeknek fehérítetlen cellulóz és facsiszolat a nyersanyaguk. Pl. fatartalmú irodai papír.

5. A nátronpapírok famentesek ugyan, azonban barna színük és magas szakítószilárdságuk folytán különböznek a többi papírostól. Pl. nátronpapírzsák cementnek.

a) Gépi papírgyártás

A papírgyárban a rostanyagokat a foszlatógépen (hollandi) vízzel keverve finom rostpéppé őrük, amíg a rostok megfelelő finomságot el nem érnek. Az egyes papíripari rostok a kész papírban maradó mennyiségük, minőségük, valamint kiőrlésűk szerint lényegesen befolyásolják a kész papír tulajdonságát. Itt adják be a töltőanyagokat és itt végzik az „enyvezést".

A hollandiból a papírpépet a keverőkádakba ürítik. Ezekben a hollandi gépeken előkészített nyersanyagot víz hozzáadása közben összekeverik, egységesítik.

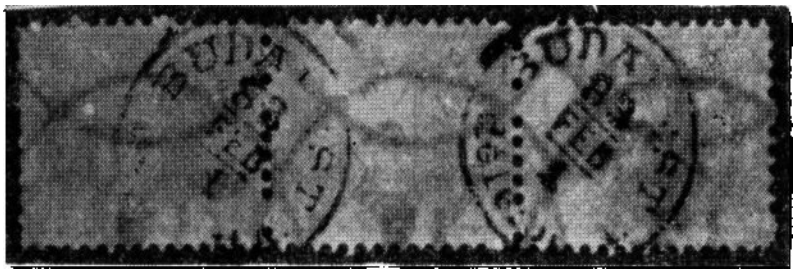
A keverőkádakban a papíranyagot tovább hígítják vízzel. A hígítás mértéke attól függ, hogy milyen négyzetméter/súlyú papírt szándékoznak gyártani. A hígítás nemcsak az ívképződéshez, hanem az anyag alapos megtisztításához is szükséges. A különböző szennyeződéseket, nyersanyagcsomókat, homokot úgy távolítják el, hogy az erősen hígított anyagot homok- és csomófogó készüléken vezetik keresztül.

Ezután a híg pép a papírgép végtelen szitájára kerül, míg a víz a szita nyílásain keresztül lecsurog. A szitaszakasz hossza aszerint változik, hogy milyen papír előállítására tervezik. Hossza általában 14-32 m. Szélessége pedig a kész papírtekercs szélességénél nagyobb,: mert a szitát teljes szélességében kihasználni nem lehet és a papír keresztirányban zsugorodik. A zsugorodás az anyag összetételétől, őrlésétől, a gép sebességétől stb. függ. Általában 0,5-17 % között változik.

A papírgép különböző részei különféle eljárással víztelenítenek. Megkülönböztetünk nedves és száraz szakaszt. A papíranyag száraztartalma a gyártásegyes fázisaiban egyre növekszik, a szárítórész után 95,0 %.

A nedves szakasz két részből áll: a szitaszakaszból és a présszakaszból. A rázómozgást is végző szitára felfutó rostok a gyártás irányában igyekeznek

elhelyezkedni. A rostok a rázódás következtében összekuszálódnak és nemezelődnek. A szitaszakasz második részében a visszamaradó vizet vákuummal, szívószekrényekkel szívatják el. A víztelenítésen kívül a szívószekrények között történik a vízjel előállítása.
A szita végtelenítve van. Régebben dróttal szabályos öltésekkel összevarrták. Ez nyomot hagyhatott a papíroson, a filatelisták által szitavarratnak (felfedezőjéről Ladurnernek is) nevezett vízjelszerű jelenséget (203. ábra).

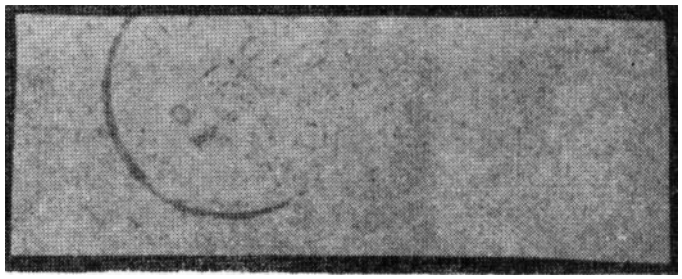


206/a. Eguttőr forrasztás nyomai

A szita a papírgépen aránylag gyorsan tönkremegy. A szívószekrények okozta nagy súrlódás, valamint a mellhengerek, az alsó leszedőhenger és a szita alsó felében levő irányító- és vezetőhengerek váltakozó hajlítása és a nagyfokú. feszítés csakhamar a léchuzalok törését idézi elő. A kisebb szakadásokat finom huzallal be lehet varrni. A szita széleinél és a végtelenítésnél keletkező repedések vagy szakadásokat, finom szitahuzal segítségével kézzel varrják meg. Á varrószál a szita futási irányára sohasem lehet merőleges, hanem ferde, mert különben órákon belül kikopik (203. ábra).



203. Szita szakadásának varrata



204. Szita vízjelszerű benyomata

Bizonyos esetekben megmaradhatott a papírosban a finom drótból készült szitának a mintája is, apró, szabályosan elhelyezkedő kis mintázat formájában. Látható volt még a turulos bélyegeknél is, sőt kezdetben az aratós bélyegeknél is. A felszabadulás utáni időkben a réznyomással készített bélyegek ívszegélyén olyan helyen található, ahol a nyomólemez nyomása nem érte a papírost (204. ábra).

A szitán előállított papírszalagnak csak a szitával érintkező oldala lesz egyenletes, sima; a felső oldalon a rostok egyenlőtlenül helyezkednek el, mert az egyik jobban kiáll, mint a másik. Ezért a szívószekrények között egy aránylag könnyű hengert, ún. előnyomóhengert vagy eguttőrt helyeznek el. Az eguttőr belül üres, bordákkal alátámasztott durva huzalszövetből készült henger,

melyet általában a gépen futó szitával azonos számozású, de finomabb huzalból készült szitával vonnak be. A szitabevonat varratának finomnak kell lennie, különben a papírba benyomódva látható nyomot hagy.

A papír felületének egyengetésén kívül az eguttőrrel nyomják a, papírba a vízjelet is.

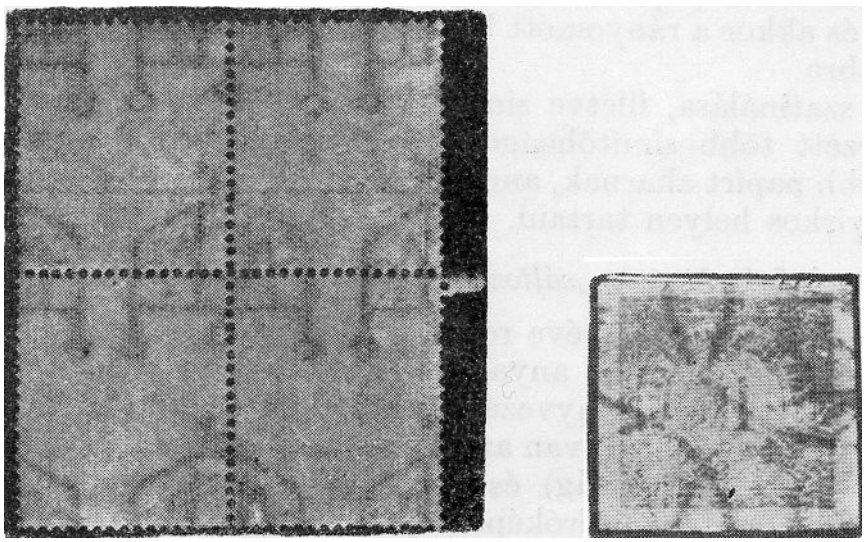
A *vízjel* előállítása úgy történik, hogy az eguttőr szitaköpenyére négyzet, trapéz vagy félkör keresztmetszetű drótból alakított betűket, számokat, jeleket vagy ábrákat erősítenek. Ezek az eguttőr egyenletes palástjából kiállnak és az eguttőr forgása közben a nedves papírrétegbe benyomódnak. A vízjel a rostokat a benyomott mintának megfelelő helyeken kissé oldalt nyomja, ezáltal a rostsűrűség és az anyagvastagság ezeken a helyeken kisebb lesz. Tekintettel arra, hogy a nedves papír ekkor már 8-9% száraztartalmú, a rostok az eguttőr hatása alól kikerülve nem folynak ismét össze.

A papír vastagsága a további víztelenítés folyamán a leszedőhengerpár és a présekközött ismét kiegyenlítődik ugyan, de a benyomott vízjelnek megfelelő helyeken, vagyis a sajtolás előtti vékonyabb helyeken kevesebb anyag lesz a papírban mint másutt. Ennek következtében a kész papírost fény felé tartva, áteső fényben a papír ezeken a helyeken világosabbnak, áttetszőbbnek látszik. Ilyen módon állítják elő az úgynevezett bordázott papírt is. Ez úgy készül, hogy az eguttőr palástjára, annak tengelyével párhuzamosan futó drótok vannak erősítve, melyek a nedves papírba benyomódnak. Ilyen módon a szita futási irányára merőleges vonalozást kapunk.

A szitaszakasz a gautspréssel végződik.

A gép tovább haladva a nedvesprésbe kerül, ahol gumi, illetve gumi és homokkeverékből készített bevonattal ellátott öntöttvas hengerpárok között halad át. Három ilyen hengerpár van. A harmadik préspár a fordítóprés és ezzel a papír alsó fele is nyomást kap. A prések a papír víztelenítésén kívül tömörítik is azt, továbbá a felső hengerrel érintkező felületet egyenletesebbé, simábbá teszik.

Vékony végnélküli fonalat, ún. présfonalat szoktak a felső henger körül vezetni. Ezt azért alkalmazzák, hogy a papír beszakadása esetén a szakadás ne terjedjen a papír teljes szélességében végig, hanem csak a következő fonálig



205. Présfonal vízjelszerű benyomata

jusson el. A fonalak egymástól bizonyos távolságra vannak elhelyezve (az első préspárnál 10-15 cm, a másodiknál 25-30 cm, a harmadiknál 50-80 cm-re). A fonalak hátránya, hogy vízjelszerű nyomot hagyhatnak a papírban (205. ábra).

Az ezután következő szárítószakasz tükörfényes, belülről fűtött hengerek sorozatából áll. A meleg a papírban még megmaradt vizet elpárologtatja. A papírt a szárítóhengerek után, mielőtt feltekercselik, teljes szélességében hűtik.

Gépsima papírt úgy gyártanak, hogy a már száraz és hűtött papírt, előző nyirkosítás után a papírgépbe beépített, több hengerből álló acélból készült simítóhengersoron, az ún. szárazsimítón vezetik keresztül. A gépsimára gyártott papír a száraz simító után közvetlenül a tekercselőre kerül.

A nagyobb fokú simaságot kalanderekkel érik el.

A mázolt papír nyomtatásra kerülő oldalát igen finoman iszapolt kaolin és báriumszulfát tartalmú mázzal vonják be. Kötőanyaga kazein vagy keményítő. A bevonat az eredeti papíranyagot teljesen eltakarja. Ha ez a bevonat egyoldali, akkor a papírnak krómópapír a neve. Ha kétoldali, akkor műnyomópapír, krétázott papír.

A műanyagutánzatú papír tiszta fehérített cellulózból, sok töltőanyaggal készül. Igen erősen simított. Ha felületét késsel megkaparjuk, akkor bolyhos lesz, de nem keletkezik krétapor.

A papír színe minél fehérebb, annál nagyobb mértékben veri vissza a fénysugarakat. A papír általában sárgás színezetű, fehérségét újabban optikai fehérítőszerekkel pl. optimollal segítik elő. Ilyen a jelenleg vízjel nélkül gyártott bélyegpapíros, mely a használt optimol miatt a kvarclámpa fényében igen szép világoskék színben fluoreszkál.

A papírgépen előállított papírtekercseket az úgynevezett áttekercselőgépen viszik át. Erre azért van szükség, mert a papírgépen a papírszalag elszakadását gyakran nem lehet elkerülni, továbbá a g/m^2 ellenőrzése céljából a gépen futó papírszalagból többször mintadarabot kell kitépni. A géptekercs tehát egyrészt nem mindig szakadásmentes, másrészt hibás részeket is tartalmaz. Áttekercselés közben a szakadásokat összeragasztják, illetve a hibás részeket eltávolítják. Ezáltal a feltekercselt papírszalag végnélkülivé válik. Néha átcsúszik egy-egy ragasztott ív és akkor a rányomott bélyeg leáztatva széthasad a ragasztás helyén két darabra.

A papír szatinálása, illetve simítása, amennyiben ez szükséges, egymás felett elhelyezett több simítóhengerrel ellátott gépen, kalanderen történik. Minél fényesebb papírt akarnak, annál inkább kell a papírt a simítás előtt nedvesíteni és nyirkos helyen tartani.

b) Papírminőségek, formaváltozások

A papíros minőségét, kivéve rendkívüli időket, amikor nyersanyagzavarokkal kell számolni, nem az anyagösszetétel, hanem a következő tényezők befolyásolják: az őrlés, az enyvezés (e kettő együtt meghatározza a papír szívóképességűt, minél jobban van az anyag kiőrölve, annál áttetszőbb apapír), a négyzetmétersúly (vastagság) és a töltőanyagtartalom (a nyomópapírok általában csak kis mértékben íróképések, mert csupán negyed, vagy fél enyvezéssel készülnek, ezek a papírok általában sok töltőanyagot tartalmaznak).

Azonos szívóképesség esetén az áttetszőséget (a papír hátoldalának fehérségét) befolyásolja a papír vastagsága és töltőanyagtartalma. A fent jelzett négy tényezőnek a legkülönbözőbb variációi lehetségesek, sőt előfordulhat, hogy halmozódnak azok a tényezők, melyek a papír tulajdonságát azonos irányban tolják el, pl. áttetszőség felé vagy a teljes átlátszatlanság felé.

A papírnak töltés útján adják meg azokat a speciális tulajdonságokat, melyek elengedhetetlenül szükségesek a papír minősége és felhasználása szempontjából:

1. kitöltik a rostok közötti teret, íly módon a papír simaságát, fényét és ezáltal nyomhatóságát javítják,

2. csökkentik a papír áttetszőségét és így mindkét oldalát írhatóvá ill. nyomhatóvá teszik,

3. növelik a papír puhaságát, simulékonyságát,

4. a töltőanyag színétől függően a papír színét is kedvezően befolyásolhatják, illetőleg árnyalhatják.

5. A töltőanyagok alkalmazásának más célja is lehet, pl. a papír égésének szabályozása a cigarettapapíroknál.

A töltőanyagok lehetnek: szilikátok (kaolin, talkum), szulfátok (gipsz és báriumszulfát), karbonátok (kréta, magnézium és báriumkarbonát) és oxidok (titánoxid).

Nehogy a papíron szétfusson a tinta, azaz íróképes legyen, „enyvezik". Európában először erre a célra állati enyvet használtak, és ezért, bár most már ugyanabból a célból gyantát, viaszt elszappanosítanak és a rostok közé bevíve, ott timsóval, alumíniumszulfáttal kicsapják, az eljárásnak mégis enyvezés maradt a neve.

Puha, gyengén enyvezett, vékony, kevés töltőanyagot tartalmazó papíron a festék átszívódik (1875. évi bélyegeknél). Vastag, erősen enyvezett papír, sok töltőanyaggal nehezen szívja be a festéket és így könnyen áll elő ivszínátnyomat. (Ilyen papír található, habár ritkán 1876-77-ben a bélyegeknél.) Az 1887-ben és 1899-ben előforduló áttetsző papír, mely a festéket kevésbé szívja be, rövid rostú, erősen kiőrölt anyagból készült, 1887-ben a réznyomásnál igen erősen összehúzódott.

Az 1913. évi turulos 12,50 és 60 filléres bélyegnél található színes papír alapnyomással készült és nem színezett papír. Gyárilag színezett papírt használtak a következő soroknál: 1952: Kossuth, Békekongresszus, 1953: Május 1, Marx emlék, Rákóczi, 1954: III. MDP kongresszus, Tudósok, 1956: Hunyadi, 1957: Bélyegnap, 1958: Sport, 1959: Balaton egyes értékei, 1960: Várak egyes értékei.

Az első világháború idején előfordult vízszintes csíkozású papíros.

1945 után, valószínűleg nyersanyag beszerzési nehézségek miatt, egyes sorok nemcsak fehér, hanem szürke papíroson is megjelentek. Ezenkívül vastag, puha papír is található. Szürke papíron előfordul: 1947: Repülő, Szabadsághősök, Postatakarékpénztár. Változó papírvastagság: 1948: Centenárium. Feltalálók, Költők, 1950: I. Terv.

A papír hajszálcsövessége folytán erősen nedvszívó. Szállításkor, tároláskor, nyomtatáskor mindig az adott hőmérséklet és légnedvesség hatása alatt áll. A papír relatív nedvességének lehetőleg azonosnak kell lennie a gépterem

szükséges 60 %-os relatív nedvességével, ennél legfeljebb 5-8%-kal lehet nagyobb.

A papír formaváltozását a relatív nedvesség változása okozza. Ha nagyobb nedvességtartalmú, oszlopban tárolt friss papírt a tárolóhelyiségből átviszünk a gépterembe, ahol elég magas a hőmérséklet, a légnedvesség viszont elég kicsi, száradás következik be, ami — az oszlopba rakás miatt — a papír szélein kezdődik. Ennek az lesz a következménye, hogy a szélek összehúzódnak, a belső részek változatlanul maradnak. Ez az ív teknősödése.

Ellenkező alakváltozással találkozunk, ha jól száradt papírt meleg, nedves helyiségbe viszünk. A papír szélei nedvességet vesznek fel, belső részük azonban nem, így a szélek megnyúlnak, fodrosodnak.

A teknősödés és fodrosodás okozza az ívek ráncosodását, mert az ívek alakváltozása következtében szemmel nem látható helyi méretváltozások, növekedések és csökkenések keletkeznek. Az ilyen papírt a nyomóhengereken — mivel azok felülete a papír minden pontját érinti — elfektetni nem lehet. Nyomás közben a helyi méretváltozások nem bírják egymást kiegyenlíteni, a nyomóhenger ezt ránc formájában vezeti le. Ilyen ráncokat majd minden nyomdai eljárással készült bélyegeken találhatunk, habár nagyobb mértékben fordulnak elő a réznyomatú bélyegek erősen nedvszívó és a nyomáshoz nyirkossá tett papírosán. A papír ilyen viselkedése illeszkedési zavarokat is okozhat, pl. elcsúszott nyomását idézi elő az egyik képnek, több fázisban történő nyomás esetében (l. 137. ábra). A ráncosodás okozója lehet egyébként helytelen gépbeállítás is.

A gépterembe szállított papírt mindezért hőkondícionálják. A papírt becsomagolva legalább 6-8 nappal a nyomás előtt a gépteremben tárolják, amíg a papír hőmérséklete el nem éri a gépteremét.

2. A VÍZJEL

A magyarországi posta által használt értékcikkeken előforduló vízjelek eredetük szerint két főcsoportba, az osztrák és a magyar vízjelek csoportjába oszthatók. Osztrák vízjele az 1850. (kézi papír) és 1864. évi osztrák értékcikkeknek, továbbá az 1867. évi értékcikkeknek, valamint az osztrák gyártmányú 1868. évi magyar hírlapilleték-bélyegeknek van. Magyar vízjelek a hazai gyártmányú, 1871 után kiadott értékcikkek vízjelei.

A) A vízjelek osztályozása

A vízjelek további csoportosításának alapja a vízjel rendeltetése, illetve oka, így vannak vízjelek, amelyeknek célja a hamisítás megakadályozása, megnehezítése, illetve minél könnyebb felismerése. A vízjelek túlnyomó többségének ez a rendeltetése. Másféle vízjelek azok, amelyek a papíros minőségének fokozatát jelzik, vagy amelyek a papírosgyár védjegyét ábrázolják. Mindezek a különböző rendeltetésű vízjelek a gyártáskor a papírosba szándékosan benyomott vízjelek. Ezeken kívül előfordulnak olyan vízjelek is, amelyek a papírosgyártás folyamán, de nem vízjelképzés szándékával jöttek létre. Létrejöttüket a papírosgyártással kapcsolatos különféle műveleteknek köszönhetik.

Ilyenek a szitavarratvízjel, a javítási, vagy vadszitavarratvízjel, a vonaldrótvízjel és a fonalvízjel. Ezeket mellékvízjeleknek nevezzük, amelyekről a papírosgyártással kapcsolatban már volt szó, egyébként pedig az egyes bélyegkiadások alatt kerülnek még szóba.

Az értékcikkeken a következő szándékos vízjeleket különböztetjük meg:

a) *Bélyegívvízjel*, azzal a rendeltetéssel, hogy a nyomdában a papírossal való esetleges visszaélést (a bevallottnál több bélyeg nyomása más papírosra) könnyebben lehessen felfedezni. Az ilyen vízjel a bélyeg nyomására szolgáló papírosíven egyszer vagy kétszer fordul elő, tehát nem minden bélyegre kerül rá. Bélyegívvízjelet alkalmaztak az 1850. évi, kézi papírosra nyomott osztrák levélbélyegeknél, továbbá 1864. június 1-től a levélbélyeg mellett a hírlap- és hírlapilleték-bélyegeknél is. Az osztrák hírlapbélyegek bélyegívvízjelét találjuk az 1868. évi magyar hírlapilleték-bélyegeken is.

b) *Teljes-vízjel*, a bélyeges borítékok, levelezőlapok és értékcikkel ellátott postai űrlapok hamisításának megnehezítésére. Alkalmazását az osztrák posta ugyancsak 1864-ben kezdte meg a borítékokon, s a magyar posta 1920-ig folytatta. Levelezőlapon 1874-1882 közt, értékcikkes postai űrlapokon 1875-1920 közt alkalmazták.

c) Bélyegvízjel, a bélyeghamisítás elleni rendeltetéssel. Ez a vízjel a bélyegív egész felületét betölti és ismétlődő ábrái, vagy azok részletei minden bélyegre ráterjednek. Ezt a vízjelfajtát 1881-ben vezette be a magyar posta és azóta néhány kiadástól eltekintve (Jókai L, Sport I., 1949 Alkotmány II., Felszabadulás II., Alumínium, 20 Ft légiposta, Virágblokk, továbbá az 1949—1952 között kibocsátott réznyomású bélyegek: Petőfi II, Petőfi III, Sztálin, Virág I, 1950. légiposta, Bem, Bem-blokk, Gorkij, 80 éves a magyar bélyeg, 80 éves a magyar bélyeg-blokkok, Virág II, Rákosi Mátyás, Március 15, Néphadsereg napja II) 1961-ig állandóan alkalmazta. 1961-ben már csak négy vízjeles sorozatot bocsátottak ki (Postaminiszterek varsói konferenciája, Közlekedési miniszterek budapesti értekezlete, Gyógy- és ipari növények, Arcképek III.). A bélyegvízjelek alkalmazása azóta megszűnt. A bélyegvízjeleket egyszerűen vízjeleknek nevezzük.

d) *Számvízjel*, a papíros minőségi fokozatának jelzésére. E jelzés római szám, amely csak bélyegvíz jellel együtt fordul elő és a víz jelábrákban, vagy azok között elhelyezve, megadott távolságban ismétlődik. Az 1899-1908 közötti kiadások korona-vízjeleiben, valamint az ötágú nagycsillag-víz jelben alkalmazták. A bélyegek gyártásához választott papíros minőségének fokozata IV-es volt. Ámde a IV-es az 1899-es és 1904-es korona-vízjelben a korona jobbra dűlő keresztállásával, a VI-os pedig a balra dűlő állással fordul elő. A koronakereszt és a római szám ez egymáshoz képest hibás állásának oka vagy a korona heraldikailag helytelen ábrázolása volt, vagy az a tévedés, hogy a korona helyes ábrájához IV-es helyett Vl-ost illesztettek. Azonban függetlenül attól, hogy eredetileg a bélyegvízjel, vagy a számvízjel ábrája volt-e a helyes, a vízjelállások gyűjtésében mindenkor a korona heraldikailag helyes ábráját vették alapállásnak és a vízjelkatalógusok rendszere is ezen a szemléleten alapul. A koronakereszt és a római szám állásának e viszonylagos hibáját egyébként az 1908-as korona-vízjelben helyesbítették, a IV-es ekkor már balra dűlő kereszthez tartozott.

e) Gyári vízjel a papírosgyárnak vízjelként a papírosba nyomott védjegye. A magyar postai értékcikkeken három gyár védjegye fordul elő, a nagyszlabosié, a diósgyőrié és a hermanecié. A nagyszlabosi gyár védjegye két vízjelben, az 1899-es és az 1908-as korona-vízjelben, a bélyegvízjel ábrájába, illetve az ábrák közé helyezve, a diósgyőri gyár védjegye vízjel nélküli papírosban, a hermanecié levelezőlapokon fordul elő. A gyári vízjelek a papírosban egymástól bizonyos távolságra ismétlődnek.

A nyomdai ív formájától, illetve a bélyeg alakjától függően a bélyeghez képest vagy álló, vagy 90°-kal elfordult, fekvő vízjelű papírosra nyomtatják a bélyeget. Eszerint álló, vagy fekvő helyzetű a bélyegen a vízjel, de előfordul, hogy ugyanazon bélyeget álló és fekvő vízjellel egyaránt gyártanak. A vízjel alapállása többféleképpen változhat meg a bélyegén. Aszerint, hogy a papírost melyik oldalával, vagy melyik végével helyezik a gépbe, mind az álló, mind a fekvő helyzetben 4-4 állás jöhet létre. A vízjelhelyzet és a vízjelállás meghatározásánál a vízjelábra a papíros képoldaláról tekintendő. A víz jelhelyzetek és vízjelállások jelzései:

Az álló helyzet állásai	A	
	1 vagy a	álló alapállás
	2 vagy b	álló tükörképű állás
	3 vagy c	fejen álló alapállás
	4 vagy d	fejen álló tükörképű állás
A fekvő helyzet állásai	A	
	1 vagy a	balra fekvő alapállás
	2 vagy b	balra fekvő tükörképű állás
	3 vagy c	jobbra fekvő alapállás
	4 vagy d	jobbra fekvő tükörképű állás

A magyar bélyegvízjelek, ábráik elhelyezkedése szerint, két csoportba oszthatók. Az egyik csoportba azok a vízjelek tartoznak, amelyek valamenynyi ábrája, akár egymásba fonódva, akár egymástól különállva, azonos helyzetben és állásban ismétlődik (I—VI, VIII és a makkos-vízjel). Ez esetben a vízjelhelyzet, vagy víz jelállás bármelyik ábráról, illetve azok megfelelő részletéről közvetlenül megállapítható. A másik csoportot azok a vízjelek alkotják, amelyek ábrái egymáshoz képest 180°-kal (VII, XI-XIII), vagy 90 és 180°-kal elfordulva állnak (IX és X). E vízjelek helyzete és állása az ábrák egy-egy ismétlődő csoportjára értendő.

A vízjelhelyzet és vízjelállás megállapításának lehetősége általában az ábrák szimmetriaviszonyaitól függ, de különböző irányú ábrák együttes előfordulása ezt a lehetőséget módosítja. A vízjelhelyzetek és vízjelállások előfordulásának részletezésére az egyes vízjelek ismertetésének keretében kerül sor.

B) Bélyegív-vízjelek

I. K K H M - vízjel

Helyenként kettősvonalú írott K K H M (Kaiserliches Königliches Handels Ministerium) betűk a papírív közepén függőleges elhelyezésben, 235 mm hosszú

és 35 mm széles sávban, a felső ívnegyedek öt alsó és az alsó ívnegyedek öt felső bélyegsorával egy vonalban. Jobbra vagy balra kissé belenyúlik a bélyegképekbe; a papíros erősen eltolt gépbehelyezése esetén egyes vízjelvonalak az egész bélyegképen áthaladhatnak. A vízjel nyomai a 240 bélyeget tartalmazó bélyegívnek legfeljebb 20 bélyegképén láthatók.

A papírosív gépbehelyezésétől függően mind a négy vízjelállás előfordulhat és elő is fordul.

Ezt a vízjelet kizárólag az 1850. évi levélbélyeg-kiadás kézi papírosán, tehát 1854. július 20-ig (a géppapír használatának elrendeléséig) nyomtatott bélyegíveken találhatjuk. Mivel több gyár szállította a papírt, a vízjel rajzában kisebb eltérések, néha vízjel-sérülések is fedezhetők fel.

II. BRIEF-MARKEN vízjel

A papírgyártó gép egy-egy szitáján egymás alatt 250 mm-enként ötször ismétlődő, kettősvonalú antikva betűs BRIEF-MARKEN felirat a papírív egész szélességében. A felirat hosszúsága 428 mm, betűmagasság 33 mm. A végnélküli papírnak nyomtatási ívekre való szétvágását megkönnyítendő, minden két felirat között középúton kettős vízjelcsík húzódik, a vágás e kettő között történik. Mivel a bélyegeket négyszer százas ívekben nyomtatták, az egész íven a felirat kétszer, a vízjelcsík pedig alul és felül egyszer, középen kettőzve található. 100 bélyeg közül 40-en fordulhat elő a betűk kisebb-nagyobb részlete, a vízjelcsík viszont csak erősen eltolt gépbehelyezés esetén kerülhetett rá kis részben bélyegre. A szita 5 felirata között kis rajzbeli eltérések észlelhetők.

Mind a négy vízjelállás előfordul.

Ezt a vízjelet 1964. június 1. után alkalmazták, tehát az 1863. és az 1867. évi levélbélyeg-kiadáson egyaránt előfordul.

III. ZEITUNGS-MARKEN vízjel

Az előzőhöz hasonló elrendezésben kettősvonalú antikva betűs ZEITUNGS-MARKEN. felirat, hosszúsága 445 mm, betűmagassága 24 mm. Az öt felirat közt kisebb rajzbeli eltérések itt is előfordulnak.

Mind a négy vízjelállás megtalálható.

Alkalmazták az 1863., 1867. évi hírlapbélyeg-kiadásoknál, valamint az osztrák és az 1868. évi magyar hírlapilleték-bélyegeknél (1864. jún. 1. után).

C) Teljes-vízjelek

I. BRIEF-COÜVERTS vízjel

Kettősvonalú antikva betűs, kb. 520 mm hosszú, 50 mm közzel ismétlődő BRIEF-COUVERTS felirat. Betűmagasság 25 mm. A vízjel a levélborítékon ferdén keresztben húzódik, egy-egy borítókra legfeljebb 4-5 betű kerülhet. Négy méretváltozata ismeretes.

Mind a négy vízjelállás előfordul.

Alkalmazták az 1863. és 1867. évi osztrák ill. közös levélborítékok minden értékén 1864. június 1-től.

II/a MAGYAR KIR. POSTA vízjel

Egymásba fonódó díszes írott nagybetűs MAGYAR KIR. POSTA felirat, hosszúsága 150 mm, betűmagassága 25 mm. A felirat az értékjegyes borítékon a felső bal saroktól ferdén keresztben húzódik, minden borítékon egyszer teljesen.

Csak az alapállás ismeretes.

Az 1874. évi levélboríték-rajzú I. és II. kiadású bélyeges levélborítékok vízjele.

II/b MAGYAR KIR. POSTA vízjel

Antikva nagybetűs MAGYAR KIR. alatta kettősvonalú antikva nagybetűs POSTA felirat, hosszúsága 93 mm, magassága 30 mm. Egyszer a levelezőlap közepén.

Csak az alapállás előfordulása bizonyított.

Az 1874. évi levélborítékrajzú értékjeles levelezőlap vízjele.

II/c MAGYAR KIR. POSTA vízjel

Mint az előbbi, de a felső sor ívelt. Egyszer az utalványlapon. Tükörképű állás is előfordul.

Az 1874. I. és az 1876. I. kiadású postautalványlapok vízjele.

II/b MAGY AR KIR. POSTA vízjel

Kettős vonalú groteszk nagybetűs MAGYAR KIR. POSTA felirat, hosszúsága 150 mm, betűmagassága 20 mm. Egyszer részlegesen a levélborítékon. Csak az alapállás ismeretes.

A levélborítékrajzú 1878. évi bélyeges levélboríték vízjele.

III. M. K. POSTA vízjel

Kettősvonalú groteszk nagybetűs, 88 mm hosszú, 15 mm betűmagasságú, közvetlen egymásutánban ismétlődő M. K. POSTA szöveg (a feliratok vége és kezdete közti távolság 8 vagy 22 mm). Levelezőlapon függőlegesen, postautalványon vízszintesen, levélborítékon ferdén.

Mindegyik vízjelállás előfordul.

Az 1876. évi levélborítékrajzú levelezőlap és postautalványlap (II.), valamint az 1877. évi levélboríték-kiadás vízjele.

IV. KINCSTÁRI JÖVEDÉK kisegítő vízjel

Kettősvonalú antikva nagybetűs, kb. 350 mm hosszú, 45 mm betűmagasságú KINCSTÁRI JÖVEDÉK felirat. Az illetékbélyeggel előnyomott postai szállítólevelek vízjele, postai értékcikkhez átmenetileg használták. Utánvétek lapon függőlegesen, levélborítékon ferdén.

Tükörképű állás előfordul.

Az 1876. évi utánvételi lap és az 1880. évi levélborítók vízjele.

V. M. K. POSTA vízjel

Kettősvonalú kurzív nagybetűs, 100 mm hosszú, 18 mm betűmagasságú, 20 mm közökkel ismétlődő M. K. POSTA felirat, ferdén a boríték különböző részein.

Minden állás előfordul.

Az 1881. évi bélyeges levélboríték vízjele.

VI ja MPT vízjel

Groteszk kettősvonalú nagybetűs, 80 mm széles sávban megszakítatlan hullámvonal mélyüléseiben elhelyezkedő MPT felirat, alatta postakürt, a hullámvonal kiemelkedő részén stilizált távíróoszlop. 1906. évi kiadású távirati űrlap vízjele.

VI/6 MPT vízjel

Groteszk kettősvonalú nagybetűs, az előbbihez hasonló elrendezésű, díszítmények és postakürtök közt elhelyezkedő MPT feliratok folytatólag. 1908-tól pénzutalvány- és postai megbízási űrlapok vízjele.

D) Bélyegvízjelek

I. Kr. vízjel

Egymásba fonódó ellipszisek, közepükön kisbetűs kr, mint a krajcár rövidítése. Az ellipszisek mérete: 36-37x32-33 mm, a k betű magassága kb. 13, az r betűé 9 mm.

A bélyegeken csak fekvő helyzetben, négy állásban fordul elő. A vízjelállás bármelyik betűről, vagy azok megfelelő részletéről is megállapítható.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

B 1	balra fekvő kr
B 2	balra fekvő tükörképű kr
B 3	jobbra fekvő kr
B 4	jobbra fekvő tükörképű kr

A vízjel előfordulása

1881 Színesszámú krajcáros, I. lemez

1881 Hírlapbélyeg

I/a Kr-vízjel

Az I. vízjelhez hasonló ábra, amelytől méreteiben tér el. Az ellipszisek mérete: 36-39x32-33 mm, a k betű magassága 13-15, az r betűé 9-10 mm.

A postabélyegeken csak fekvő helyzetben, a hírlapilleték-bélyegeken, ritkán, álló helyzetben is előfordul. Mindkét helyzetben négy-négy állása lehetséges. A víz jelállás bármelyik betűről, vagy azok megfelelő részletéről is megállapítható.

Előforduló víz jelhelyzet és vízjelállás.

A 1	álló kr
A 2	álló tükörképű kr
A 3	fejen álló kr
A4	fejen álló tükörképű kr
B 1	balra fekvő kr
B 2	balra fekvő tükörképű kr
B 3	jobbra fekvő kr
B 4	jobbra fekvő tükörképű kr

A vízjel előfordulása: 1881 Színesszámú krajcáros, I. lemez, 1881 Színesszámú krajcáros, II. lemez, 1881 Hírlapbélyeg, 1888 Feketeszámú krajcáros, 1889 Hírlapilleték-bélyeg.

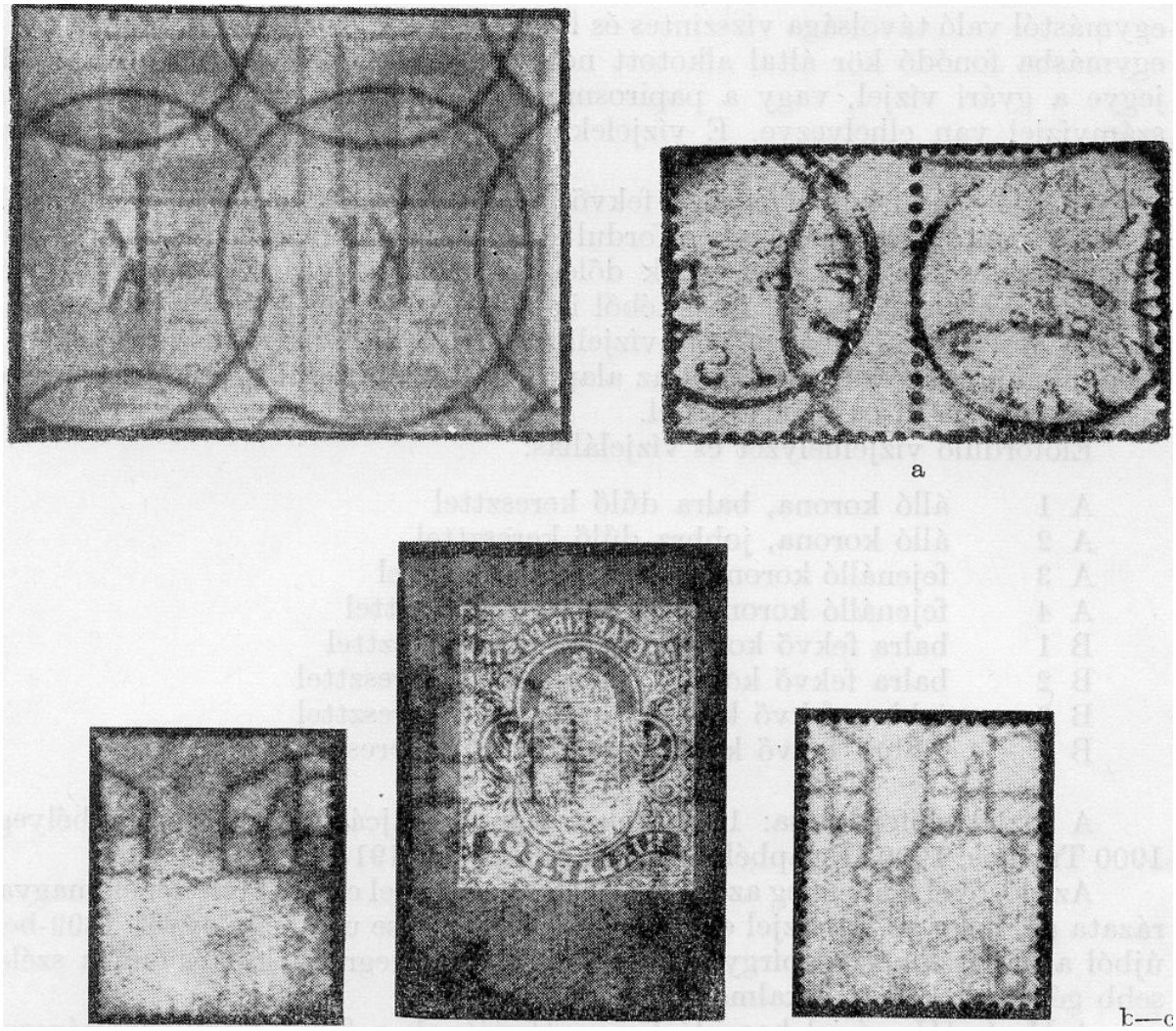
Az I. és I/a vízjelek közötti méreteltérés magyarázata az, hogy a posta 3 évenként tartott árlejtést a papírszállításra, s 1887-ben az addigi szállító nagyszlabosi papírgyár helyett a fiumei kapta a rendelést. Ennek gépe azonban keskenyebb volt, s ezért nem használhatta a meglevő eguttőrt, hanem újat kellett készíttetnie. Az I. és I/a vízjelet teljes ábrájukról, vagy legalább a teljes k és r betűikről lehet megkülönböztetni, tehát többnyire csak összefüggő példányokon, tömbökön. Bizonyos esetekben azonban egyértelmű megállapításról egyes példányokon is szó lehet. így pl. I. vízjelűek az 1887 előtti lebélyegzésű, valamint a sűrűfogazatú, vagy vegyes fogazatú példányok; I/a vízjelűek a 14-15 mm magas k betűs példányok.

A nagyszlabosi vízjelnek van egy további jellegzetessége. A vízjelnyomó eguttőr kb. 2 m hosszú henger, és az ezen levő szitára vannak ráforrasztva vastag huzalból soronként egymásután a vízjelet képező ellipszisek és ezek belsejébe a betűk. Mikor a hengersoron soronként egymásután, köröskörül felforrasztották az ellipsziseket, az utolsó ellipszissor lencsealakú metszőidomai nem érték el az első ellipszissor négyzetalakú metszőidomait, hanem az egész henger hosszában 1-3 mm köz kimaradt. Ezenkívül a kétféle metszőidom, amelynek itt össze kellett volna illeszkednie, többé-kevésbé még oldalra is eltér egymástól. Ebbe az 1-3 mm széles csíkba, a henger egész hosszában egy drótszálat forrasztottak bele. Ez az egyenes vonal az eltérő metszőidomok között csak a nagyszlabosi papíroson készült bélyegeknél található (206/a ábra).

Az ellipsziseket darabokból forrasztották Össze éspedig a metszőpontoknak megfelelően. Egyes darabok használat közben a szitáról leváltak, különösen a lencse alakú metszési idom egy-egy oldalán. Ritkábban váltak le az egyes betűk vagy azoknak darabjai (206/6 ábra). Megtörtént az is, hogy a felforrasztott részek először csak meglazultak és elgörbültek, továbbá, hogy egyes vízjelhelyek különösen a betűknél betömődtek (206/c ábra).

II. Nagykorona-vízjel, ellipszisben

Egymásba fonódó ellipszisekben a magyar korona, alulnézetben. Az ellipszisek mérete: kb. 47x43 mm, a korona legnagyobb szélessége 27-28 mm. Az ellipszisek középpontjainak egymástól való távolsága vízszintes irányban kb. 40, függőlegesen kb. 44 mm.



206. Eguttőr sérülésének nyomai

A bélyegeken csak fekvő helyzetben fordul elő, négy állásban. Az ábra a korona keresztjének dőlése miatt válik aszimmetrikussá, ezért a vízjelállást a kereszt dőlése árulja el. A víz jelállás tehát csak olyan példányokon állapítható meg, amelyeken a korona keresztje rajta van.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

B 1 balra fekvő korona, balra dűlő kereszttel
B 2 balra fekvő korona, jobbra dűlő kereszttel
B 3 jobbra fekvő korona, balra dűlő kereszttel
B 4 jobbra fekvő korona, jobbra dűlő kereszttel

A vízjel előfordulása: 1898 Feketeszámú krajcáros, 1898 Hírlapbélyeg, 1898 Hírlapilleték-bélyeg.

III. Nagykorona-vízjel, körben

Egymásba fonódó körökben a magyar korona, alulnézetben. A körök átmérője kb. 45 mm, a korona legnagyobb szélessége kb. 30 mm. A körök

egymástól való távolsága vízszintes és függőleges irányban kb. 42 mm. A 4-4 egymásba fonódó kör által alkotott négyszögidomokban a papírosgyár védjegye a gyári vízjel, vagy a papírosminőség fokozatát jelző római szám, a számvízjel van elhelyezve. E vízjelek egymástól meghatározott távolságra levő idomokban ismétlődnek.

A levél- és hírlapbélyegeken fekvő, a portóbélyegeken és a levélbélyegek próbanyomatain álló helyzetben fordul elő. Mindkét helyzetben a II. vízjelhez hasonlóan, a korona keresztjének dőlése szerint, négy állása van. A vízjel helyzete a koronaábra kis részletéből is megállapítható, a vízjelállás pedig a korona keresztjéről, vagy a számvízjelből. A vízjelállások rendszerezésében a heraldikailag helyes koronaábra az alap, tehát a balra dűlő keresztes korona, a hozzátartozó VI-os számvízjellel.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

A 1 álló korona, balra dűlő kereszttel
A 2 álló korona, jobbra dűlő kereszttel
A 3 fejen álló korona, balra dűlő kereszttel
A 4 fejen álló korona, jobbra dűlő kereszttel
B 1 balra fekvő korona, balra dűlő kereszttel
B 2 balra fekvő korona, jobbra dűlő kereszttel
B 3 jobbra fekvő korona, balra dűlő kereszttel
B 4 jobbra fekvő korona, jobbra dűlő kereszttel

A vízjel előfordulása: 1899. Feketeszámú krajcáros, 1899. Hírlapbélyeg, 1900. Turulos, 1900. Hírlapbélyeg, 1903. Zöldportó, 1915. Kisegítő portó.

Az előzővel lényegileg azonosnak elgondolt vízjel eltérő kivitelének magyarázata az, hogy az II. vízjel eguttőrjének elkészülése után egy évvel, 1899-ben újból a nagyszlabosi papírgyár kapott szállítási megrendelést és ennek szélesebb gépjéhez kellett alkalmazni a vízjel rajzát.

A II. és III. vízjel hasonló koronaábrájának a feketeszámú krajcárosok egyes példányain való megkülönböztetése a következő ismérvek alapján lehetséges:

A korona két oldalsó pántját jelző vonalköz a II. vízjelben keskeny, a III. vízjelben szélesebb.

A pánt alsó vonala a II. vízjelben a második oromzat külső szélén, a III. vízjelben a második oromzat tetején végződik.

A korona két-két szélső oromzata a II. vízjelben azonos formájú és kb. egyforma magas, a III. vízjelben a szélső oromzat alacsony és keskeny, a mellette levő magas és széles.

A csúcsos oromzat a II. vízjelben keskeny és a két szélsővel kb. egyforma magas, a III. vízjelben a csúcsos oromzat széles és a mellettük levőknél alacsonyabb.

A korona alulnézetű homlokpántját jelző körívek a II. vízjelben a homlokpánt szélső pontján záródnak, a III. vízjelben beljebb, a koronaláncokat jelző horgoknál.

A horgok közötti távolság a II. vízjelben 23 mm, a III. vízjelben 26 mm. A II. vízjel vonalai átnézetben és oldalfényben tekintve is élesen látsza-

nak, a III. vízjel vonalai átnézetben elmosódottak, oldalfényben pedig a másik vízjelhez képest kevésbé látszanak.

A nagykorona-vízjelű Feketeszámú krajcárosok megkülönböztetésére a vízjelábrák részletein kívül a papíros és a bélyegek színe is alkalmas.

IV. Kiskorona-vízjel

A korona felülnézetű, aszimmetrikus ábrája, amely egész terjedelmében ráfért a turulos rajzú bélyegre és egymástól olyan távolságra ismétlődött, hogy minden bélyegre 1-1 teljes koronaábra eshetett volna. Ritkán fordult azonban elő, hogy a bélyegekre teljes ábra került, többnyire két, vagy több ábra részlete esik egy-egy bélyegre. A vízjelben, négy korona közé helyezve, nyomdai ívenként egyszer számvízjel fordult elő.

A levél- és hírlapbélyegeken álló, a portóbélyegeken fekvő helyzetben fordul elő. Mindkét helyzetben mind a négy vízjelállás előfordul. Mind a vízjel helyzete, mind a vízjel állása minden bélyegen megállapítható, mert a vízjelállás meghatározásához nem csak a korona keresztje, hanem az aszimmetrikus koronaábra részletei is elegendők. A vízjelállások gyűjtésénél a korona heraldikailag helyes ábrája tekintendő alapállásnak.

A vízjelhelyzet és vízjelállás:

A 1 álló korona, balra dűlő kereszttel
A 2 álló korona, jobbra dűlő kereszttel
A 3 fejen álló korona, balra dűlő kereszttel
A 4 fejen álló korona, jobbra dűlő kereszttel
B 1 balra fekvő korona, balra dűlő kereszttel
B 2 balra fekvő korona, jobbra dűlő kereszttel
B 3 jobbra fekvő korona, balra dűlő kereszttel
B 4 jobbra fekvő korona, jobbra dűlő kereszttel

A vízjel előfordulása: 1904. (1906.) Turulos, 1904. Hírlapbélyeg, 1905. (1906.) Zöldportó, 1915. Kisegítő portó.

V. 1908-as keresztmetszetű korona-vízjel

A korona keresztmetszetű ábrája, amely az előző vízjelhez hasonlóan egész terjedelmében ráfért a turulos-nagyságú bélyegre és egymástól olyan távolságra ismétlődött, hogy minden bélyegre 1-1 ábra juthatott volna. Itt is ritkán fordult elő, hogy teljes ábra került a bélyegre, többnyire két, vagy több ábra részlete esik 1-1 bélyegre. A vízjelben nyomdai ívenként egyszer négy korona közé helyezve gyári vízjel fordult elő és benne a papírosminőséget jelző számvízjel.

A vízjel a levél- és hírlapbélyegeken álló, a portóbélyegeken fekvő helyzetben fordul elő, mindkét helyzetben négy-négy állással. A vízjel helyzete minden bélyegen, a vízjelállás azonban csak azon példányokon állapítható meg, amelyeken a korona keresztje rajta van. Ennek a vízjelnek a gyártási alapállása heraldikailag helyes volt, valószínűleg helyesbítették az előző korona-vízjelekhez képest a kereszt dűlését.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállas:

A 1 álló korona, balra dűlő kereszttel
A 2 álló korona, jobbra dűlő kereszttel
A 3 fejen álló korona, balra dűlő kereszttel
A 4 fejen álló korona, jobbra dűlő kereszttel
B 1 baba fekvő korona, baba dűlő kereszttel
B 2 baba fekvő korona, jobbra dűlő kereszttel
B 3 jobbra fekvő korona, baba dűlő kereszttel
B 4 jobbra fekvő korona, jobbra dűlő kereszttel

A vízjel előfordulása: 1908. Turulos, 1908. Hírlapbélyeg, 1908. Zöldportó.

VI. 1909-es keresztmetszetű korona-vízjel

A koronának az előző vízjelhez hasonló keresztmetszetű ábrája, amely szintén egész terjedelmében ráfért a turulos rajzú bélyegre és egymástól olyan távolságra ismétlődött, hogy minden bélyegre 1-1 koronaábra juthatott volna. Itt is ritka eset, ha teljes korona került a bélyegre, általában két, vagy több ábra részlete jut 1-1 bélyegre.

A levél- és hírlapbélyegeken álló, a portóbélyegeken fekvő helyzetben fordul elő, mindkét helyzetben négy-négy állással. A vízjel helyzete minden bélyegen, az állása csak olyan példányokon állapítható meg, amelyeken a korona keresztje rajta van. A vízjel gyártási alapállása heraldikailag helyes volt.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

A 1 álló korona, balra dűlő kereszttel
A 2 álló korona, jobbra dűlő kereszttel
A 3 fejen álló korona, balra dűlő kereszttel
A 4 fejen álló korona, jobbra dűlő kereszttel
B 1 baba fekvő korona, baba dűlő kereszttel
B 2 baba fekvő korona, jobbra dűlő kereszttel
B 3 jobbra fekvő korona, baba dűlő kereszttel
B 4 jobbra fekvő korona, jobbra dűlő kereszttel

A vízjel előfordulása: 1909. Turulos, 1909. Hírlapbélyeg, 1909. Zöldportó.

VII. Kettőskereszt-vízjel

Álló és fejen álló kettőskereszteknek a hármashalmot jelző hullámvonallal alkotott vízszintes, egymás alatt ismétlődő láncolata.

Álló és fekvő helyzetben is előfordul. A helyzete általában a bélyeg formájától függ, de azonos formájú bélyegeken is előfordulhat mindkét helyzetben. A vízjel helyzete bármely bélyegen megállapítható. Ez az első szimmetrikus vízjel; két szimmetriatengelye lévén, az állása nem állapítható meg.

Előforduló vízjelhelyzet:

A álló és fejen álló kettőskeresztek
B balra és jobbra fekvő kettőskeresztek

A vízjel előfordulása: 1913. Turulos, 1913., 1920. és 1922. Hírlapbélyeg, Árvízbélyeg I, 1916-1924. Aratós, 1916-1923. Parlamentes, Sürgős, III. Hadisegély, Koronázás, Károly-Zita, Magyar Posta, Magyar Tanácsköztársasági Arcképek, Hadifogoly, Koronás Madonna 50 és 100 K, Petőfi I, Ikarusz 100-2000 K, 1914 Zöldportó, Pirosszámú zöldportó, Magyar Posta-portó, 1921-1924. Hivatalos, Postatakarékpénztár (valamint természetesen ezek felülnyomott példányain).

VIII. Négyszeres kettőskereszt (vagy Csillagkereszt)-vízjel

Az országalmából átlósan kiágazó négy kettőskereszt. Az ábra egymás mellett az aratós nagyságú bélyegeknek megfelelő távolságban, egymás alatt pedig a bélyegtávolságnál sűrűbben ismétlődik. Az ábra mérete 17,5x19 mm.

Álló és fekvő helyzetben fordul elő és a helyzete minden bélyegen megállapítható.* Vízjelállása azonban kéttengelyű szimmetriájánál fogva nem állapítható meg.

Előforduló vízjelhelyzet:

A álló négyszeres kettőskeresztek
B fekvő négyszeres kettőskeresztek

A vízjel előfordulása: Koronás Madonna 200-10,000 K, Ikarusz 5,000 és 10,000 K, Jótékonyság, 1924 Aratós-parlamentes, I, Pengő-filléres, Keskeny Madonna, 1927 Légiposta, Szent István I, Szent István II, Zeppelin, I. Pengőfilléres portó, 1924 Hivatalos 500 és 1,000 K.

IX. Szabadonálló kettőskereszt-vízjel

Szabályosan ismétlődő álló és fejen álló, balra és jobbra fekvő kettőskeresztek. Vízszintes irányban, álló keresztek és talpukkal jobbra néző fekvő keresztek, vagy fejen álló keresztek és talpukkal balra néző keresztek váltakoznak egymással. Az ábráknak e kétféle vízszintes sora felváltva követi egymást. Az egymás alatti vízszintes sorok váltakozó irányban fekvő keresztjeinek talpa egy vonalba esik. A vízjel álló és fekvő helyzetben is előfordul. Helyzete általában a bélyeg formájától függ, de azonos formájú bélyegeken is előfordulhat mindkét helyzet. Kétféle vízjelállása különböztethető meg, a normál és a tükörképű. A vízjel helyzete és állása a kis formájú bélyegeken csak ritka esetben állapítható meg.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

A 1 balra és jobbra fekvő keresztek talpa egy, függőleges vonalba esik; az álló keresztek mellett fekvő keresztek talpa jobbra néz
A 2 balra és jobbra fekvő keresztek talpa egy, függőleges vonalba esik; az álló keresztek mellett fekvő keresztek talpa balra néz
B 1 álló és fejen álló keresztek talpa egy, vízszintes vonalba esik; az álló keresztek mellett fekvő keresztek talpa jobbra néz,
B 2 álló és fejen álló keresztek talpa egy, vízszintes vonalba esik; az álló keresztek mellett fekvő keresztek talpa balra néz.

* E vízjel kétféle helyzetének előfordulásait általában nem kutatták és nem gyűjtötték, minthogy az volt az általános hiedelem, hogy négy tengelyre szimmetrikus ábra lévén, nem állapítható meg kétféle helyzete. Az eddigi megállapítások szerint az Aratós és az 1927 Légiposta fekvő alakú bélyegein álló, a többi bélyegen pedig fekvő helyzetben fordul elő.

A vízjel előfordulása: II. Pengő-filléres, 1930-as Horthy, Szent Imre, 1932-1949-ig, Művész-blokk, Repülő alap II, Délvidék, Arcképsor, Széchenyi, Milliós, Milpengős, Milliárdos, Billiós, Adópengős, Forint-filléres,. 1947 Légipostai Szabadsághőseink, SAS, Roosevelt és blokk, Postatakarék, II. Pengőfilléres portó, Kékportó, Barnaportó I., Forint-filléres portó I.

X. Kettőskeresztes címer-vízjel

Szabályosan ismétlődő álló és fejen álló, balra és jobbra fekvő koronás címerek. A vízjelábráknak e rendszere, a bélyeg formájától függően, álló vagy fekvő helyzetben fordul elő. A vízjelhelyzet a címerek viszonylagos helyzete és a korona keresztjének dőlése alapján állapítható meg olyan bélyegeken, amelyeken a megfelelő vízjelrészlet és a korona keresztje rajta van. Mindkét helyzetnek két-két állása, a normál és a tükörképe különböztethető meg.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

A 1 álló címer a fejen álló címer bal oldalán, a balra fekvő címer a jobbra fekvő felett helyezkedik el és a koronák keresztje balra dől

A 2 álló címer a fejen álló címer jobb oldalán, a balra fekvő címer a jobbra fekvő alatt helyezkedik el és a koronák keresztje jobbra dől

B 1 álló címer a fejen álló címer jobb oldalán, a balra fekvő címer a jobbra fekvő alatt helyezkedik el és a koronák keresztje balra dől

B 2 álló címer a fejen álló címer bal oldalán, a balra fekvő címer a jobbra fekvő felett helyezkedik el és a koronák keresztje jobbra dől.

A vízjel előfordulása: Templomos II, Katona, Arcképsor, Repülő alap III, Vöröskereszt I, Vöröskereszt II, Gyászbélyeg, Királyok, Templomos III, Hadvezérek, Hadigondozás, Repülő alap IV, Repülő alap V, Karácsony, Szent Margit, Vöröskereszt III, Kossuth I, Nagyasszonyok, Bajcsy-Zsilinszky, Szakszervezet I, Vértanúk, Újjáépítés, Köztársasági emlék, Lovasfutár, Bélyegjubileum, Vasútjubileum, Parasztnapok, Béke IL, Barnaportó II.

XI. Kossuth-címer vízjel

Álló és fejen álló címerek, amelyek függőleges oszloponként váltakoznak. A bélyeg formája szerint álló, vagy fekvő helyzetben fordul elő, kivétel a Lánchíd-blokk III, amelyen mindkét helyzet előfordul. A vízjelhelyzet minden bélyegen megállapítható. A vízjelállások közül mindkét helyzetben kettő, a normál és a tükörképű különböztető meg, a kettőskereszt helyzetéből.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

A 1 álló és fejen álló címerek, a kettőskereszt jobb oldalon

A 2 álló és fejen álló címerek, a kettőskereszt bal oldalon

B 1 balra és jobbra fekvő címerek, a kettőskereszt jobb oldalon

B 2 balra és jobbra fekvő címerek, a kettőskereszt bal oldalon

A vízjel előfordulása: Harmincéves a felszabadító Szovjetunió, 1947 Bélyegnap, Centenárium, Feltalálók-felfedezők, Lánchíd I, Eötvös, Költők-írók, Szakszervezet II, 1947 Bélyegnap, Nőnap, Tanácsköztársaság, Puskin, Szak-

szervezet III, Petőfi II, VIT, Alkotmány, UPU, Lánchíd II-III, 1949 Bélyegnap, Ötéves terv I, Bélyegmúzeum.

XII. (eddig XlII-asnak nevezett) ötágú nagycsillag-vízjel

Álló és fejen álló ötágú csillagok,* amelyek függőleges oszloponként váltakoznak. Egymástól meghatározott távolságra eső csillagidomokba helyezve, a papírosminőség fokozatát jelző római szám fordul elő.

A bélyegek formájától függően álló, vagy fekvő helyzetben, de egyes bélyegeken mindkét helyzetben előfordul. A víz jelállás csak a számvízjel révén állapítható meg, amelynek nyolcféle állása fordulhat elő.

Előforduló vízjelhelyzet:

A álló és fejen álló ötágú csillagok
B balra és jobbra fekvő ötágú csillagok

A vízjel előfordulása: Sakk, Május 1 I, Szakszervezet IV, Gyermek I, DISZ I, UPU II és blokk, Újítók, Sport II, Béke III, Lenin, Rovarok (a 40 f és 60 f kivételével), Anya- és csecsemővédelem, Tanácsköztársasági emlék II, Május 1 V, MDPIII. kongresszusa, Ötéves az alkotmány 1 Ft, Tudósok (a 8 f, 20 i, 40 f, 2 Ft kivételével), Téli sport 40-80 f, Állami nyomda, Munka 8 f, 10 f, 20 f, 40 f, 60 f, 70 f, 1 Ft, 1,70 Ft, 2 Ft, 2,60 Ft, 3 Ft, Költők, Közlekedés 1 Ft, és 2 Ft, Sport III 40 f, Forint-filléres portó II, Barnaportó III, 50 éves a magyar portóbélyeg.

XIII. Ötágú kiscsillag-vízjel

Az előző vízjelhez hasonló csillagok, álló, vagy fejen álló csillagokat tartalmazó függőleges oszlopokban. A vízjel a bélyeg formájától függően, álló vagy fekvő helyzetű, de egyes bélyegeken mindkét vízjelhelyzet előfordul. A víz jelállás nem állapítható meg.

Előforduló vízjelhelyzet:

A álló és fejen álló ötágú csillagok
B balra és jobbra fekvő ötágú csillagok

A vízjel előfordulása: Épületek I, November 7 I 1 Ft, Ötéves terv II 8 f - 1 Ft, Madarak I 40 f és 2,50 Ft, Ohmpia I 30 f - 1 Ft, Sztálingrád 60 f, Sztálin-gyász, Üdülők (az 1 Ft kivételével), Épületek II, Népstadion (a 5 Ft kivételével), Népviseletek I (a 2,50 Ft kivételével), 1953 Bélyegnap, Zeneszerzők 30 f és 1 Ft, Lenin, Rovarok (a 2 Ft kivételével), Repülőnap, ötéves az alkotmány, Gyümölcsök, Jókai és blokk, Tudósok, Forint-filléres portó II, Barnaportó III. 50 éves a magyar portóbélyeg, Vörös-fekete portó.

Az ötágú nagycsillag- és az ötágú kiscsillag-vízjel megkülönböztetéséhez: Az ötágú csillagok egymástól való távolsága nem mindenhol egyforma, különösen nem a nagycsillagoké. A kétféle ötágú csillag elhelyezkedésére érvényes az a szabály, hogy a nagycsillagok vízszintes irányban egymáshoz kö-

* Az álló és fejen álló csillagok egyik ága függőleges, a balra, vagy jobbra fekvő csillagok egyik ága vízszintes irányt mutat. Sarkán álló, vagy háromszögletű bélyegek a vízjelhelyzetük megállapításához 45°-kal balra fordítandók.

zelebb, függőlegesen pedig valamivel távolabb helyezkednek el, mint a kiscsillagok. A nagycsillagok csúcsai hegyesebbek, a kiscsillagokéi tompábbak. A számvízjel jelenléte természetesen egyértelműen meghatározza a nagycsillagot.

E) Számvízjelek

III. Számvízjel: VI

Az 1899-es nagykorona-vízjelben 4-4 kör által alkotott négyszögidomban fordul elő a VI-os, vagy IV-es számvízjel. Vízszintes irányban minden negyedik, függőlegesen pedig minden harmadik idomban ismétlődött. A számvízjel melletti idomban (a Vl-ostól balra, a IV-estől jobbra) található a gyári vízjel. A bélyegpapíros minőségének fokozata tulajdonképpen IV-es volt, de a bélyegvízjeleknél már tárgyalt heraldikai szempont alapján e számvízjel filatéliai alapállásának a VI-os tekintendő. Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

Aa	álló VI	Ba	balra fekvő VI
Ab	álló IV	Bb	balra fekvő IV
Ac	fejen álló VI	Bc	jobbra fekvő VI
Ad	fejen álló IV	Bd	jobbra fekvő IV

IV. Számvízjel: VI

Az 1904-es kiskorona-vízjelben 4-4 koronaábra között fordul elő ez a VI-os, vagy IV-es számvízjel. Nyomdai ívenként csak egyszer ismétlődött, de tekintve, hogy néha az ívszélre került, nem minden 400 bélyegre jutott egy számvízjel. A papírosminőség itt is IV-es volt és csak a korona heraldikailag helyes ábrájának alapul vételével vált a VI-os e számvízjel filatéliai alapállásává.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

Aa	álló VI	Ba	balra fekvő VI
Ab	álló IV	Bb	balra fekvő IV
Ac	fejen álló VI	Bc	jobbra fekvő VI
Ad	fejen álló IV	Bd	jobbra fekvő IV

V. Számvízjel: rombuszos IV

Az 1908-as keresztmetszetű korona-vízjelben 4-4 koronaábra között, a rombuszos gyári vízjelbe helyezve, fordul elő ez a IV-es, vagy VI-os számvízjel és nyomdai ívenként csak egyszer ismétlődik. Ez a számvízjel aránylag gyakran esett ívszélre, ezért előfordulása még ritkább, mint az 1904-es számvízjelé. A rombuszos számvízjel filatéliai alapállása egyúttal a tényleges papírminőségi fokozatot jelenti.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

Aa	álló IV	Ba	balra fekvő IV
Ab	álló VI	Bb	balra fekvő VI
Ac	fejen álló IV	Bc	jobbra fekvő IV
Ad	fejen álló VI	Bd	jobbra fekvő VI

XII. Számvízjel: IV

Az ötágú nagycsillag-vízjelben fordul elő, egymástól bizonyos távolságban. A vízjel minden hetedik, álló csillagos oszlopában 16, vagy 17 csillagonként ismétlődik, tehát átlagosan 230 csillagonként fordul elő. Bár az ötágú csillagvízjelnek csak a helyzete különböztethető meg, e benne előforduló számvízjelnek, a többi számvízjelhez hasonlóan, mindkét helyzetes 4-4 állása is megkülönböztethető.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

F) gyári vízjelek

I. Csillag-vízjel

A csillag-vízjel homorú oldalú négyzetes idom, a nagyszlabosi papírosgyár védjegye, amely az 1899-es nagykorona-vízjelben fordul elő. A III. számvízjelhez hasonlóan 4-4 kör által alkotott négyszögidomokban ismétlődik, vízszintes irányban minden negyedik, függőlegesen minden harmadik idomban. A gyári vízjel melletti idomban található a számvízjel (vagy a csillagtól jobbra: VI-os, vagy a csillagtól balra: IV-es). Ritka eset, ha egész terjedelmében került rá a bélyegre, többnyire csak kisebb-nagyobb része esik 1-1 bélyegre. A csillag-vízjelnek sem helyzete, sem állása nem állapítható meg.

II. Rombusz-vízjel

Homorú oldalú rombuszos idom, a nagyszlabosi papírosgyár védjegye, amely az 1908-as keresztmetszetű korona-vízjelben fordul elő és abban egyúttal a számvízjel keretéül is szolgál. Nyomdai ívenként csak egyszer ismétlődik, de tekintve, hogy gyakran került az ívszélre, a bélyegen való előfordulása ritka. Különösen ritka eset, ha egész terjedelmével egy bélyegre került. Álló, vagy fekvő helyzete és 4-4 állása a benne foglalt számvízjelről állapítható meg.

III. (eddig XII-esnek nevezett) Makkos-vízjel

Álló, kétlevelű tölgyág, bal oldalon csipkézett, jobb oldalon sima szélű levéllel. A szár bal oldalán két makk, a jobb oldalán gubacs. A diósgyőri papírosgyár védjegye, amely a gyár bélyegvízjel nélküli papírosán fordult elő, vízszintes irányban kb. 190 mm, függőlegesen kb. 280 mm távolságra ismétlődve. A kb. 47x50 mm méretű nagy formájú vízjel egész terjedelmével csak négy nagy, vagy hat kis alakú bélyegre fér rá. A bélyeg formája szerint álló, vagy fekvő helyzetben fordul elő, 4-4 állásban. A vízjelállás a kis formájú bélyegek egyes példányain általában nem állapítható meg, de a nagy formájúak egyes példányain a kétféle levélnek egymáshoz és a két makknak a szárhoz viszonyított helyzete árulja el.

Előforduló vízjelhelyzet és vízjelállás:

A 1 álló levelek, a csipkézett levél bal oldalon, a makkok a szár bal oldalán,

A 2 álló levelek, a csipkézett levél jobb oldalon, a makkok a szár jobb oldalán,

A 3 fejen álló levelek, a csipkézett levél bal oldalon, a makkok a szár bal oldalán,

A 4 fejen álló levelek, a csipkézett levél jobb oldalon, a makkok a szár jobb oldalán,

B 1 bálra fekvő levelek, a csipkézett levél bal oldalon, a makkok a szár bal oldalán,

B 2 balra fekvő levelek, a csipkézett levél jobb oldalon, a makkok
a szár jobb oldalán,

B 3 jobbra fekvő levelek, a csipkézett levél bal oldalon, a makkok
a szár bal oldalán,

B 4 jobbra fekvő levelek, a csipkézett levél jobb oldalon, a makkok a szár jobb oldalán.

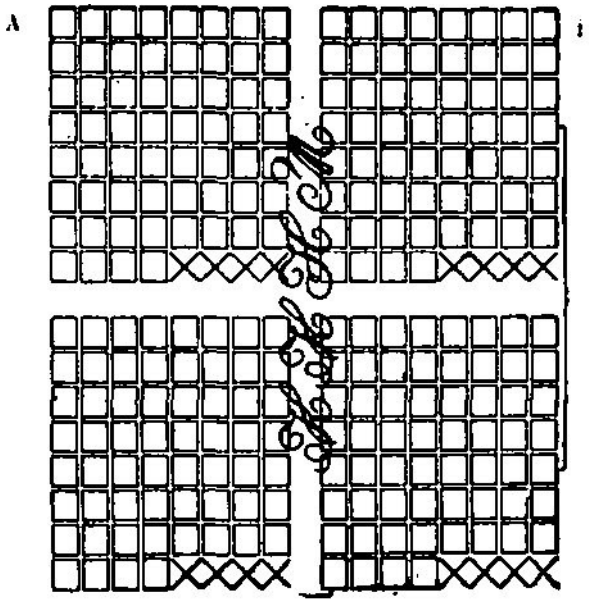
A vízjel előfordulása: 1949 Alkotmány II, 1950 Felszabadulás 60 f, 1951 Kisegítő portó.

IV. Hattyús vízjel

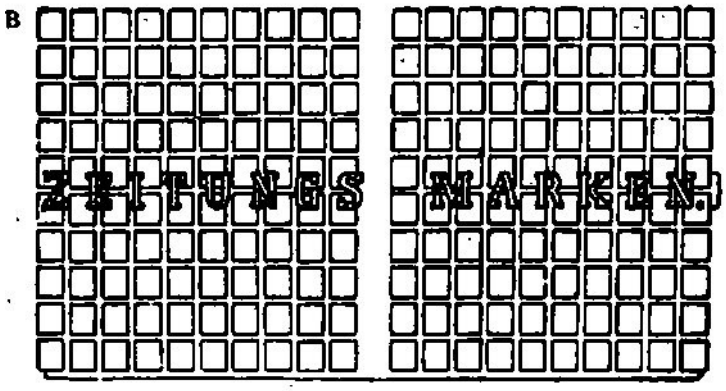
A hermaneci papírgyár a bélyeges levelezőlapok papírjába nyomta be gyári vízjelét, mely hattyút ábrázolt. Kétféle változatban fordul elő: 1904-től a zártlevelezőlap papírjában HERMANECZ felirat, hattyú ábra és 1829 évszám, az 1907-től kiadott egyszerű levelezőlapokon pedig fantáziacímer hattyúval látható. A hattyús vízjel 1904 és 1920 között, levelezőlapokon található.

OSZTRÁK VÍZJELEK (I. II.III.)

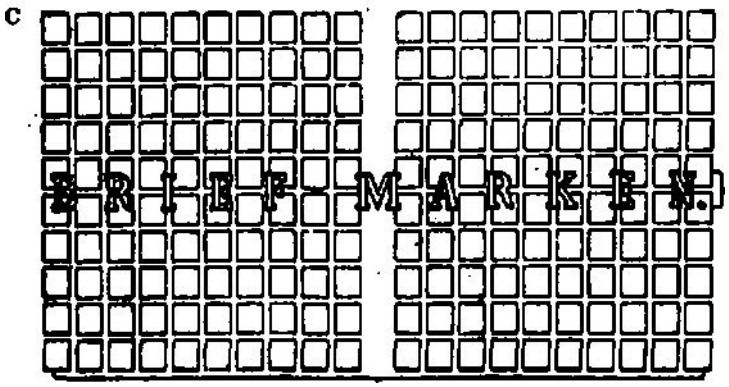
A



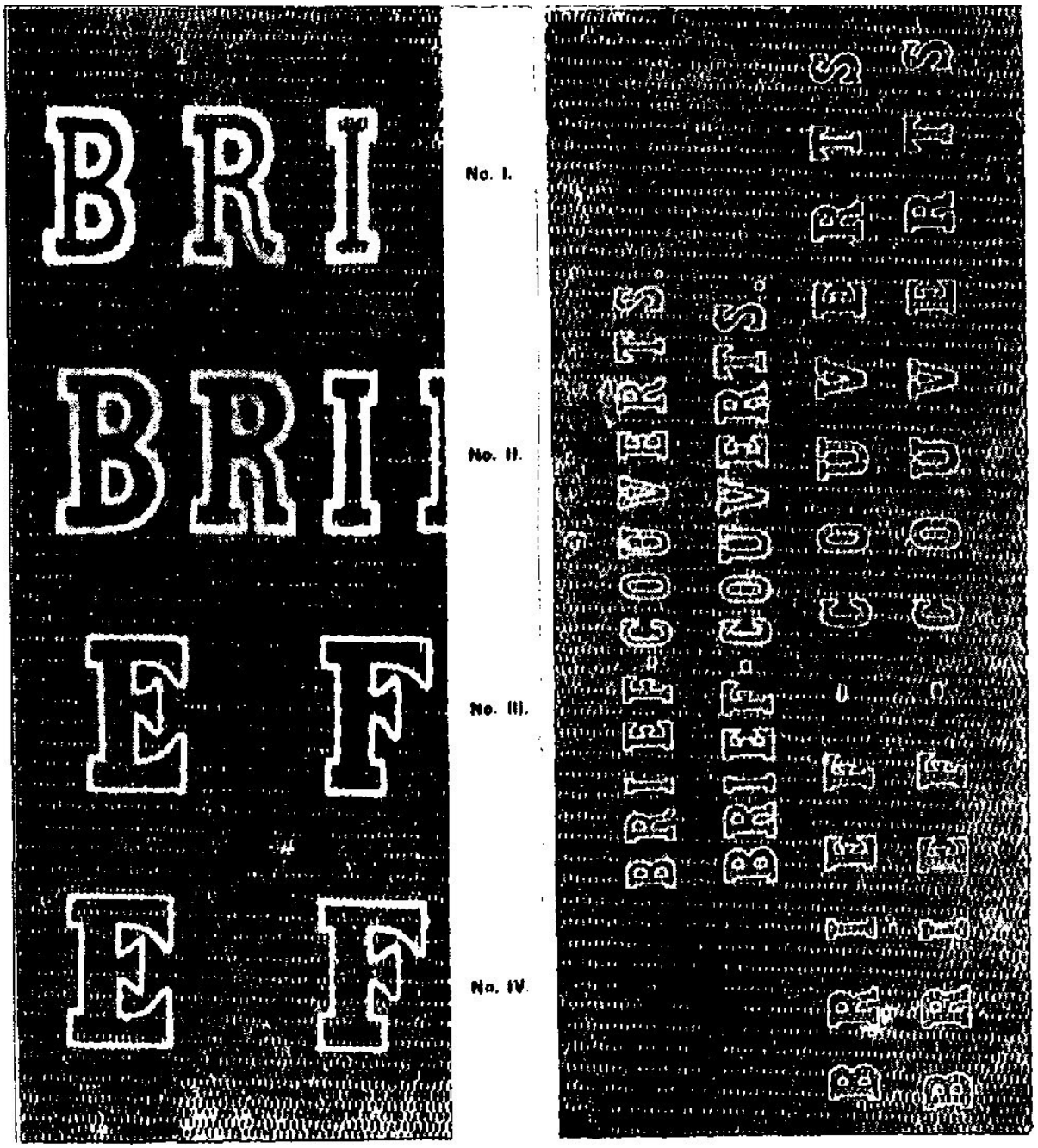
B

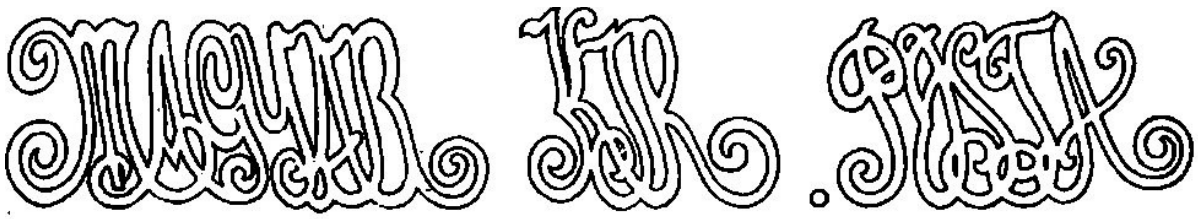


C



OSZTRÁK BÉLYEGES BORÍTÉKVÍZJEL





II. a.



II. b.



II. c.



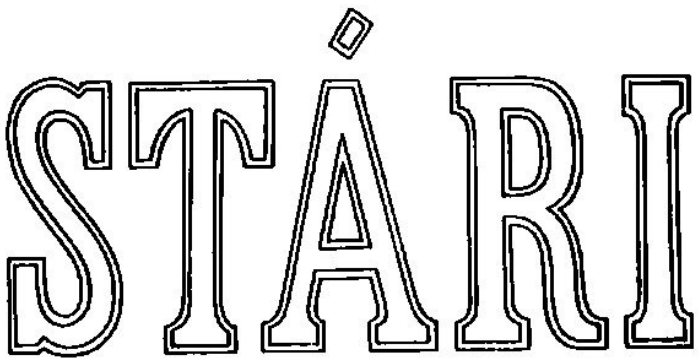
II. d.



III.

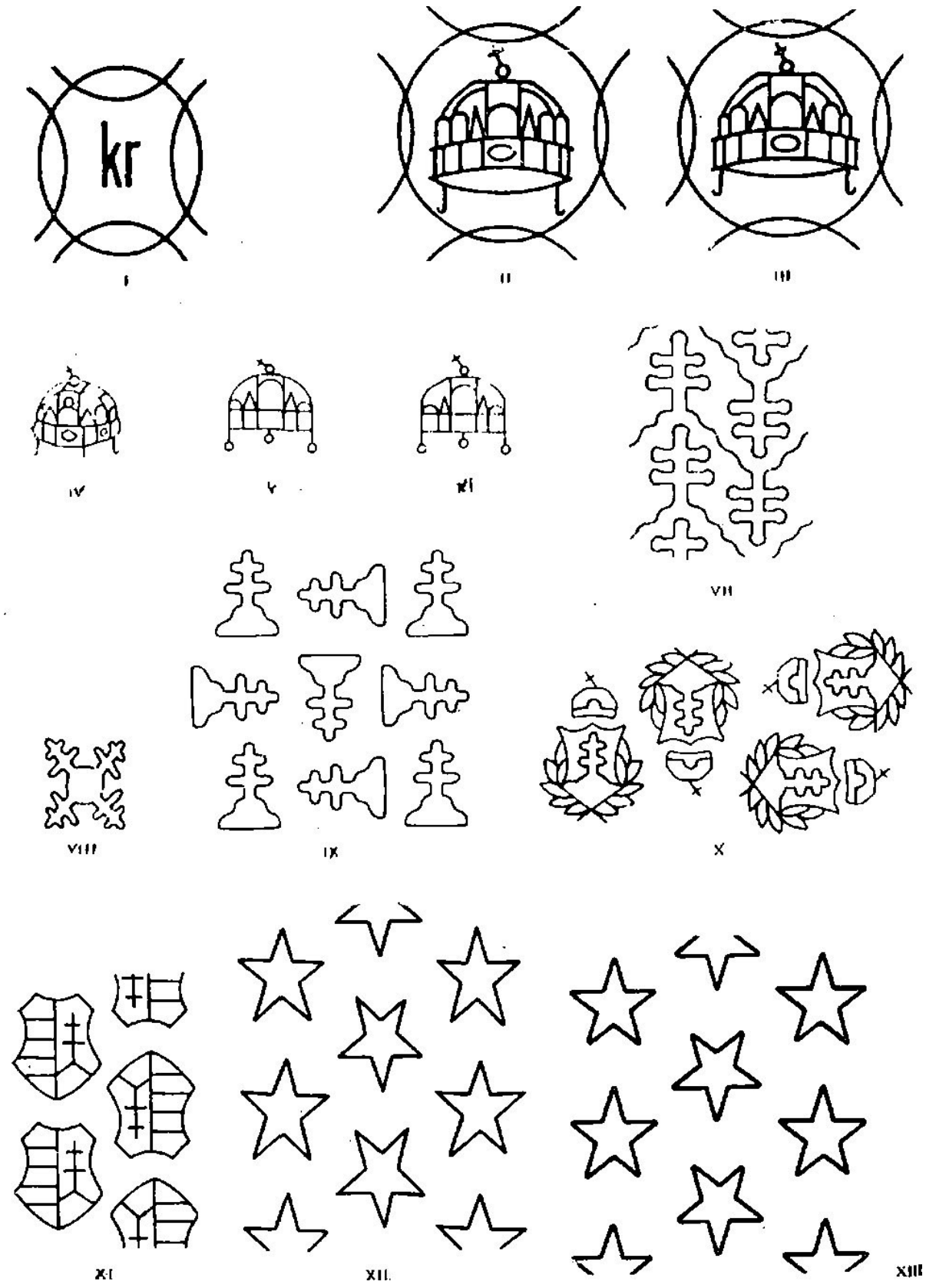


IV.

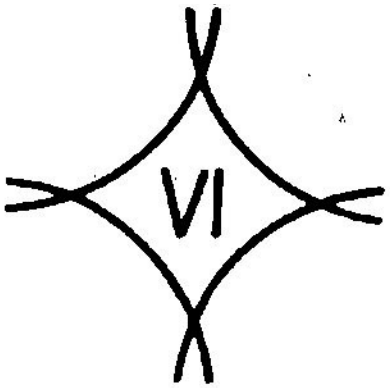


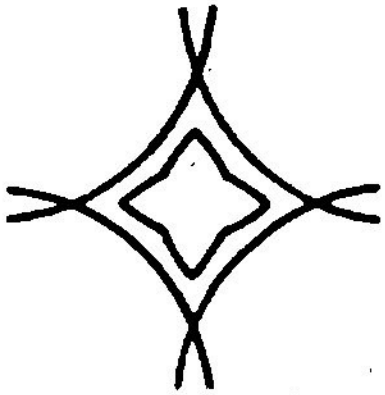
V.

MAGYAR BÉLYEGVÍZJELEK



GYÁRI JELEK





VI

IV sz



V sz



XIII sz



XII

IV. Fejezet

A BÉLYEGÍVEK FOGAZÁSA ÉS ENYVEZÉSE

Az egy nyomással kinyomtatott bélyegívet *nyomdai bélyegívnek*, nevezzük, megkülönböztetésül a *forgalmi (postai) bélyegívtől*, amelyben a bélyegeket forgalomba bocsátják. A nyomdai ív általában több forgalmi ívet foglal magában. Az ilyen nyomdai ívet azután forgalmi ívekké vágják szét. A forgalmi ív a bélyegnek, mint értékcikknek elszámolási egységét alkotja és leggyakrabban tíz vízszintes bélyegsorból és tíz függőleges bélyegoszlopból áll.

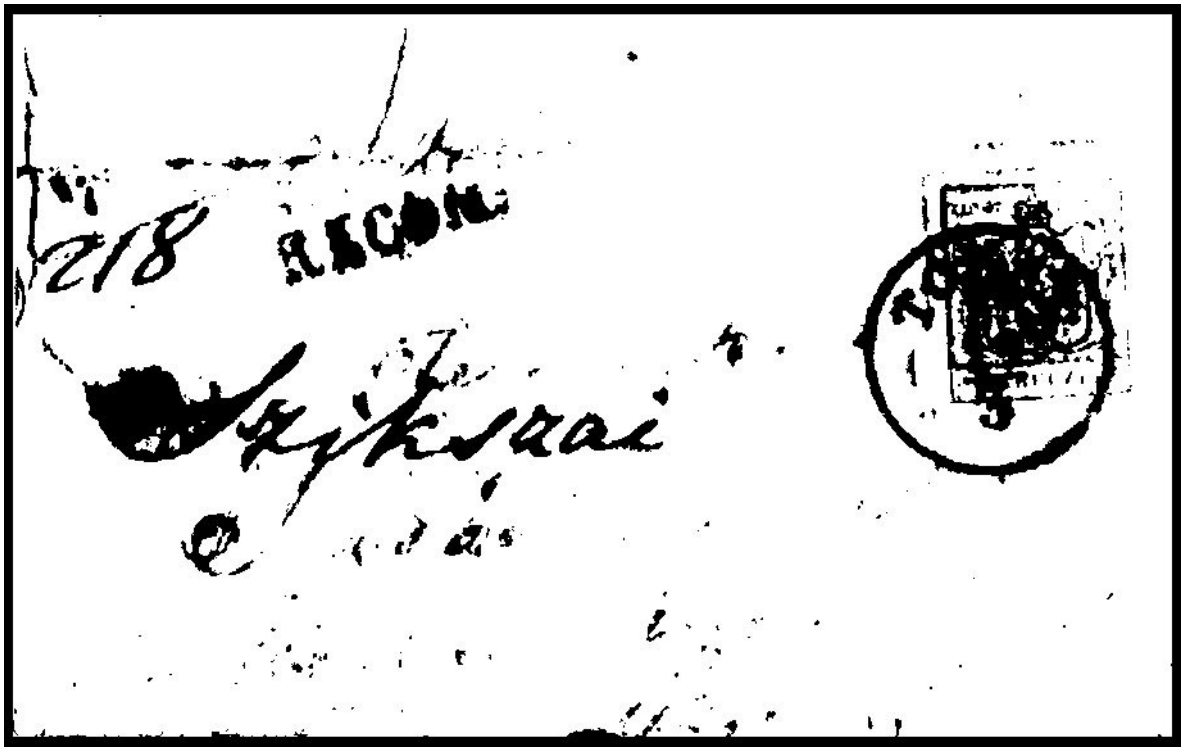
1. A BÉLYEGEK SZÉTVÁLASZTÁSÁNAK MÓDJAI

A bélyegeket az ívről, illetve egymástól kezdetben ollóval, késsel, vagy egyszerűen szakítással választották szét. A szétválasztás megkönnyítésének módját azonban rövidesen megtalálták. Ez abban áll, hogy a bélyegíven a bélyegképek között lyuksorokat ütnek. A papírosnak a lyuksorok mentén történő szakításával a bélyegek minden segédeszköz nélkül könnyűszerrel leválaszthatók az ívről, illetve szétválaszthatok egymástól. A bélyegívnek ezt a lyukasztását *fogazásnak*, a lyukasztást végző gépet *fogazógépnek*, ennek lyukasztóhengereit pedig *fogazótűknek* nevezzük.

A szétválasztás könnyítésére az ívek fogazásának bevezetése után, a 60-as években, még más művelettel is próbálkoztak, amely azonban a fogazásnál kevésbé alkalmasnak bizonyult. Ez a művelet a papírost a bélyegképek között sűrű megszakításokkal *átvágja*, vagy a papíros felületét megszakítás nélkül bevágja. A vágás mentén történő szakítással a bélyegek ugyancsak minden segédeszköz nélkül választhatók szét, de nem olyan könnyedén, mint a fogazás által. Tudnivaló, hogy az átvágást az akkori tokaji postamester, valamilyen háziszerszámmal, már 1852-ben alkalmazta az első osztrák kiadású bélyegek ívein. E korai magánkezdeményezés produktumai nagy értékű ritkaságok (207. ábra). Egyébként vágásos módszert magyar bélyegíveken nem alkalmaztak. E művelet megfelelő magyar elnevezése sem alakult ki. A német Durchstich szószerinti fordítása: átszúrás, a művelet lényegét nem fedi.

A bélyegívek fogazásának háromféle módja van, a *keretfogazás, a vonalfogazás és a fésűsfogazás*.

Az osztrák levélbélyegek közül csak az 1850. évi kiadásúak kerültek fogazatlanul forgalomba. 1858-ban bevezették a fogazást s a magyar levélbélyegek is kizárólag fogazott állapotban kerülnek postai forgalomba. Ma már rendszeresen hozzájuthatnak a filatelisták minden 1909 óta megjelent levélbélyeg-sorozat kis számú fogazatlanul maradt példányaihoz is. Vélet-



207. Tokaji „átvágás”

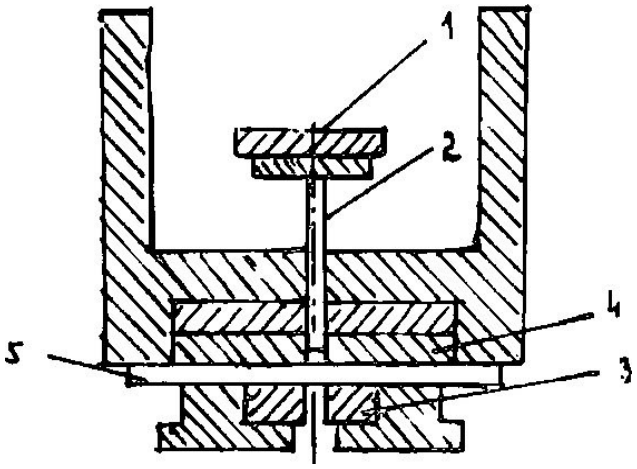
lenül fogazatlanul maradt és forgalomba került bélyegeket is ismerünk (az 1900. évi 25, az 1909. évi 30 filléres érték). Mindig fogazatlanul hozták forgalomba a hírlap- és hírlapilleték bélyegeket, ezeknek viszont magánfogazással ellátott példányai ismeretesek.

2. A FOGAZÓGÉPEK MŰKÖDÉSE, FOGSŰRŰSÉG

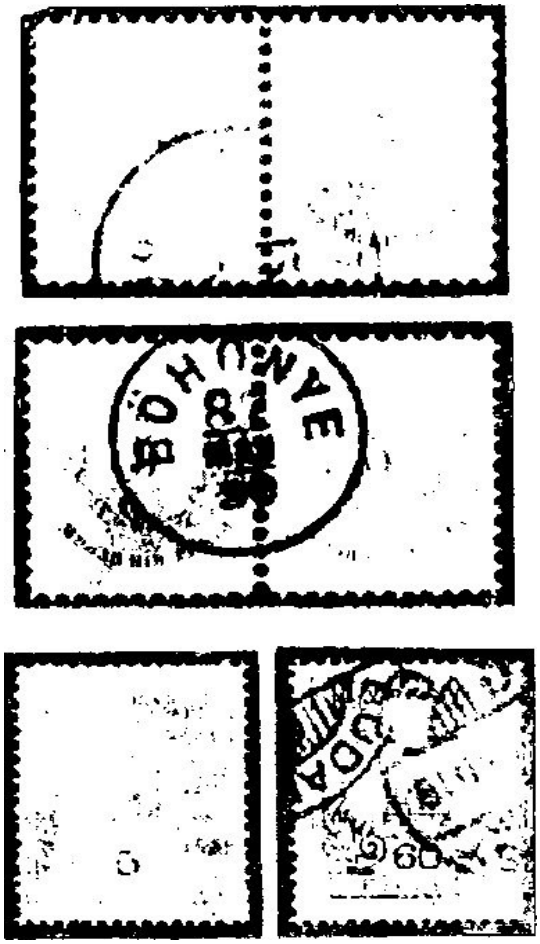
Bármilyen rendszerű legyen egy fogazógép, működése ugyanazon a sémán bemutatható. Minden fogazógépnek külön kiemelhető és behelyezhető része a fogazószerkezet, melyet ábránk sematikusan ábrázol. Ez a fogazószerkezet a következő részekből áll: a fogazóléc = 1. Ebbe vannak beerősítve a fogazótűk = 2. A fogazótű acélból készült hengeres pálca, amelynek vége homorúra van kiképezve és a kerületén képződött él papírkorongokat vág ki. A fogazóléc alatt helyezkedik el a matrica = 3., amelyben a tűknek pontos helyük van és ide behatolva végzik el a tulajdonképpeni fogazást. A fogazóléc és a matrica lyukainak pontosan egyezniük kell és ezért egyszerre fúrják őket.

A fogazóléc és a matrica között van a vezetőléc = 4., szintén kifúrva. A fogazásnál a gép tűi ebben mozognak és ez akadályozza meg, hogy a tűk a papírosra rányomódva, esetleg elgörbüljenek. A bélyegíveket (rendszerint 6-8 darabot egymásra rakva) a vezetőléc és a matrica közé helyezik = 5. A fogazógép tűi végig haladnak a vezetőlécen, behatolnak a matricába, eközben kis papírkorongokat vágnak ki, ezeket magukkal ragadják és a matrica végén kitolják.

A fogazógép működése közben az eleinte gyönge minőségű fémből készült matricákban a papírkorongok kikoptatták a lyukjáratokat és a gép tűi elhajoltak. Ezért a fogazószerkezetet kijavították. A fogazólécet és a matricát valamivel vastagabbra kifúrták és vastagabb tűket helyeztek be. A vastagabb tűk több papírt vágtak ki és a fogazatok eddig tompább csipkézete hegyesebb lett. Ezt az eljárást már az 1858. évi bélyegkiadásnál alkalmazták és az 1881-es bélyegkiadásnál használt 11½ -es fogazásnál kétszer is megismételték. Később is gyakran fúrták újra a fogazógép járatait. így került forgalomba a gyűjtők által *tűfogazásnak* nevezett fogazási változat (208. ábra).



Fogazó gép sémája


208. Felső sor: tompa (normális) fogazás; középső sor: tűfogazás; alsó sor: hegyes fogazás

Az ívek fogazásában egyéb olyan rendellenességeket is észlelhetünk, melyek bármelyik fogazási módszerben előfordulhatnak.

Életlen fogazótűk a lyuksorokat, vagy azoknak egyes részeit nem ütik át, hanem csak bevágják. Ez, tekintve, hogy az íveket nem egyenként fogazzák, hanem egyszerre több ívet, kiváltképpen az alsó íveken fordul elő. Az ív teljes átütésének ez a hiánya (az ún. vakfogazás) a szétválasztást különösképpen nem nehezíti, de a lyukak helyét betöltő papírkorongok gyakran a szétválasztáskor nem szakadnak le (209. ábra). A fogazótűk rongálódásához tartozik az is, hogy eredeti állásukhoz képest elhajolnak. Az ilyen fogazótűkkel

ütött lyuksorok lyukai nem egyenes vonalban helyezkednek el, vagy egymástól nem egyforma távolságra esnek. Ennek következtében ugyanazon lyuksor lyuksűrűsége szakaszonként változhat (210. ábra). Az erős igénybevétel folytán *kitört fogazótűk* pedig a lyuksorok hiányosságait idézik elő (211. ábra).

Másfajta rendellenesség következik be akkor, ha az egyébként hibátlanul működő fogazógép olyan ívet fogaz, amely *ráncot vetett*, vagy valamelyik széle

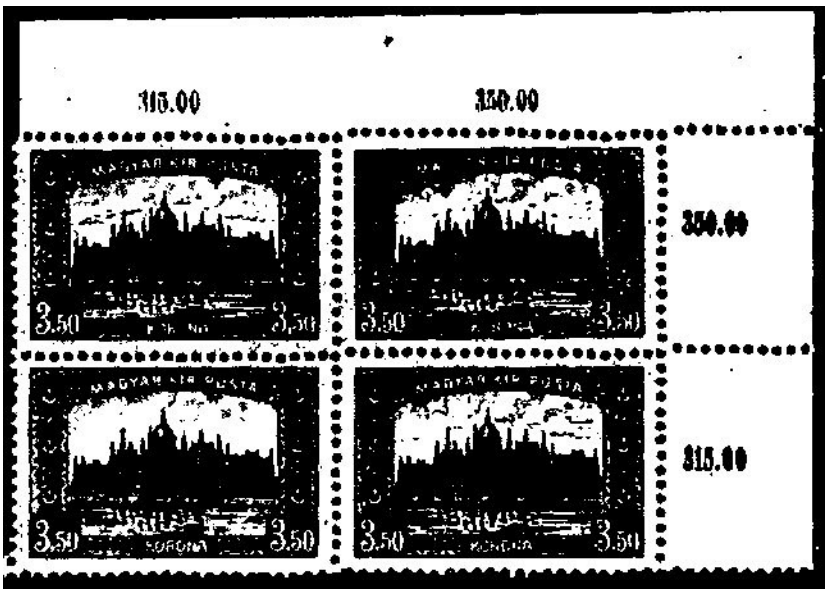


209. Vakfogazás

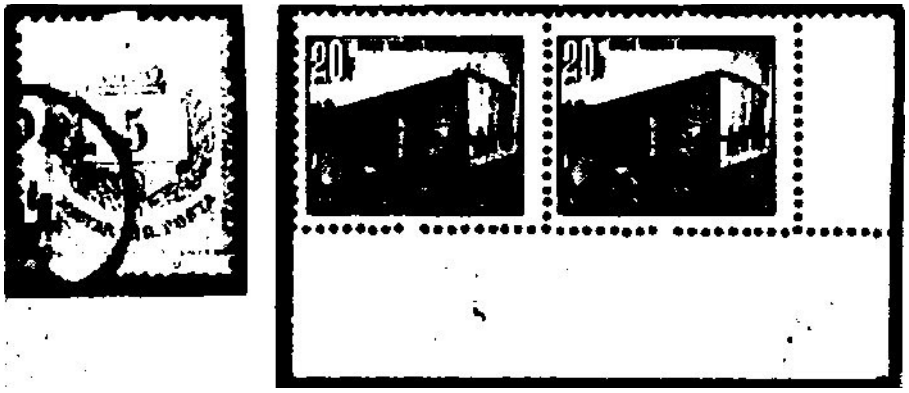
behajlott. A ránc kisimításával a lyuksorok a ránc helyén megszakadnak és eltolódnak. A behajlott ívet pedig kisimított állapotában a bélyegképeket is átütő lyuksorok a legkülönbözőbb irányokban szelik át, sőt fogazatlanul maradt bélyegek is előfordulhatnak ilyen íven (l. 206. ábra). Ez utóbbi fogazathibás bélyegek között nagy számban akadnak kereskedelmi forgalomba került selejtívekről származó példányok.

Különböző okokból megtörténhetik, hogy a fogazószerkezet kétszer üt le a bélyegívre. Ilyenkor *kettős fogazás* keletkezik. A kettős lyuksorok többnyire egymáshoz közel állnak, ezért már a bélyegek szétválasztásakor szétszakadnak. Épségben szétválasztott bélyegek kettősfogazata is sok sérülésnek van kitéve. Kettősdarabokon, vagy levéldarabon őrzik meg épségüket. Teljes épségben maradt kettősfogazatok ezért is ritkák (212. ábra).

A fogazótűk pontatlan beállítására, vagy a bélyegív pontatlan gépbe helyezése következtében létrejött *decentrált, elfogazott* vagy *képbe fogazott* bélyegek (213. ábra) kedvezőtlen külsejük miatt kevésbé keresettek, mint a jól, vagy teljesen centrált példányok. Mindazonáltal nagy fokú decentráltság, vagy képbe fogazás gyakran ritkaságszámba megy. Azoknak a kiadásoknak erősen decentrált példányai pedig, amelyek ívszél nélkül kerültek forgalomba,



210. Szabálytalan fogazás fogazótűk elhajlása miatt



211. Hiányos fogazás fogazótű kitörése miatt

nagy filatéliai értékkel bírnak, mert ezen a réven állapíthatjuk meg az ívszéli példányokat. Az erős decentráltság a régi időkben néha igen érdekes kuriózumokat produkált, az *utánvágott* bélyegeket. Ugyanis egyes postamesterek, bizonyára szépérzéküktől hajtva, az ilyen példányokat az ívről nem a lyuksorok mentén tépték le, hanem két párhuzamos, vagy mind a négy oldalukon ollóval vágták, hogy a bélyegkép teljes egészében maradjon (214. ábra).

Az Államnyomdából kikerülő bélyegíveket mindig gondosan átnézik és azokat, ha fogazásúknál valami hiba történt, kiselejtezik és megsemmisítik, rendesen egy a bélyegsorokon keresztül haladó nagy lyuksorral (215. ábra).

A rostálás ellenére előfordul, különösen háborús, inflációs időkben, vagy amikor nagyon erőltetett iramban folyik a munka, hogy egyes ívek erősebb fogazási hibákkal kerülnek forgalomba.

Egy bizonyos fogazásból eredő *fogazat sűrűségét* pontosan és közvetlenül kapjuk meg, ha ismerjük a fogazógép tűsorának hosszát és a fogazótűk számát. Ebből kiszámíthatjuk a 2 cm-re eső fogak számát. Egyébként a fogazat sűrűségét a bélyegeken mért sűrűségből állapíthatjuk meg. A törtrész meghatározásában általában negyed fogig terjedő pontossággal mérünk. A sűrűség mérésére a fogazatmérő szolgál. A gyűjtők általában megelégednek fél fogak mérésére alkalmas fogazatmérővel, legfeljebb negyed fogazatkülönbséget mutató fogazatmérőt használnak. A valóságos fogazatkülönbségek azonban ennél is kisebbek. A fogazógépszállító cégek 10 centiméterenkénti méretre fúrják és adják meg a fogazótűk sűrűségét. A párizsi Pierron & Dehaitre cég nálunk is használt fogazógépein pl. 10 cm-re 68 tű, a lipcsei Hogenforst cég gépein 10 cm-re 64 tű esett. A filatelisták 2 cm-en mérik a fogazást, tehát öttel való osztással könnyen megállapítható a szokásos mérték. így az első esetben 13,6-os fogazat, a második esetben 12,8-as fogazat adódik. Amikor a szokványos filatelista fogazat-



212. Kettős fogazás





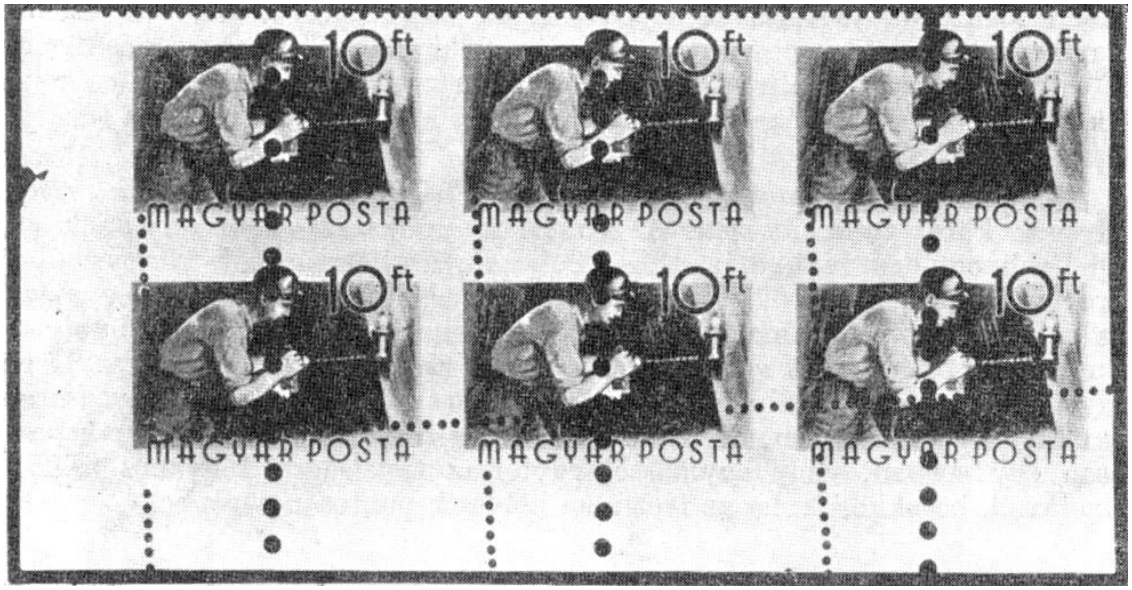
213. Képbefogazás (elfogazás)



214. Elfogazott bélyeg utánvágva

mérőn 13½-es, illetve 12¾-es fogazatot mérünk, az eredmény csak megközelítő lesz. Ezért mindinkább tért hódít az olyan fogazatmérő, mely 0,1 tizedes pontossággal adja meg a fogazatokat, tehát szakít a negyed fogazatok mérésének szokásával és ezzel közös nevezőre hozza a gépgyártó cégek és a filatelisták mértékét.

A bélyegek fogazatában a fogak sűrűsége általában nem minden oldalon azonos. Ez az eltérés a keret- és fésűsfogazásnál csekély, többnyire csak negyed



215. Hibás fogazású bélyegív megsemmisítő átfogazása

fogat tesz ki. Vonalfogazásnál jelentékenyebb különbségek is előfordulhatnak, ha az ívet fogazó gépek tűsűrűségei nagymértékben eltérnek egymástól. A fogazat sűrűségét egy számmal adjuk meg, ha az köröskörül azonos. A párhuzamos oldalak sűrűségének azonossága esetében a kétféle sűrűséget egymáshoz viszonyított két számmal fejezzük ki (pl. 12 : 11½), amelyben az első szám a fogazat felső és alsó szélének, a második szám a két oldalsó szélének a sűrűségét jelenti. Olyan esetben, midőn párhuzamos oldalak fogsűrűsége is különböző, mind a négy oldal sűrűségét meg kell adni (pl. 12 ½:12½:11½: 10), az első szám a fogazat felső szélének, a második a jobb oldal, a harmadik az alsó és a negyedik a bal oldal sűrűségét jelenti. Azt a különböző sűrűségű fogazatot, amely két, vagy több különböző tűsűrűségű gép produktuma, vegyes sűrűségű fogazatnak, röviden *vegyes fogazatnak* nevezzük (216. ábra).



216. Vegyes fogazat

A) A keretfogazás

A keretfogazógép lyukasztó szerkezete fogazótűknek egymásra merőleges soraiból áll. A tűsorok száma a fogazandó ív bélyegsorainak és bélyegoszlopainak számától függ. (Pl. tíz sorból és tíz oszlopból álló ív keretfogazásához 11 vízszintes és 11 függőleges tűsor szükséges.) A tűsorok hosszát a bélyegsorok, illetve bélyegoszlopok hossza adja meg. A tűsorok egymástól való távolságának a bélyegközök egymástól való távolságával kell egyeznie. A fogazótűknek ilyen rendszere a bélyegívet egy leütéssel egyszerre fogazza.

A keretfogazógép fogazótűi a bélyeg méretének megfelelő, egyforma nagyságú és azonos számú tűből álló kereteket alkotnak. De a használatban ron-

gálódó fogazótűk javításával egyes keretek nagyságának, vagy az azokat alkotó tűk számának megváltoztatására is sor kerülhet. A vízszintes és függőleges tűsorok sűrűsége általában nem egyforma, a különbség azonban csekély. A kétféle sor tűsűrűségének azonossága, illetve különbségének foka a tűsűrűség és a keretméret viszonyától függ.

A lyukasztás a keretfogazású íveken a bélyegek közeire és az ívszéli bélyegek külső szélére terjed. A lyuksorok az ívszélre nem terjednek rá, legfeljebb egy-egy lyukkal a szélső bélyegek leválasztásának könnyítésére. Az ív vízszintes és függőleges lyuksorai egy közös lyukban metszik egymást. Ha a fogazógép tűsorainak és a bélyegközöknek egymástól való távolsága nem egyezik, a bélyegek egy része decentrált, vagy képbe fogazott lesz. Ilyen bélyegek jönnek létre abban az esetben is, ha a tűsorok és a bélyegsorok távolsága egyezik ugyan, de az íven az egyes bélyegképek nem állnak pontosan egy sorban, vagy egymástól egyforma távolságra. Ugyanez a hiba következik be akkor is, ha az ívet nem helyezik pontosan a gépbe.



217. Keretfogazás és keretfogazásos elfogazás a papír formaváltozása miatt

A keretfogazatú bélyeg sarkai egyformák és szabályosak, mert az íven az egymást metsző lyuksorok egy-egy közös lyukban találkoznak (217. ábra). E szabály alól kivételt képezhetnek olyan kisebb sűrűségű fogazatok, amelyek nagymértékben elhajlott tűkkel fogazott ívről származnak. A kis sűrűségű fogazatban ugyanis az egyes fogaknak és így a sarokfogaknak a formájában a fogazótűk elhajlása aránylag jelentős nagyságbeli és formai különbséget okozhat. Az ugyanazon kiadáshoz tartozó, illetve ugyanazon géppel fogazott keretfogazású bélyegek nagysága általában azonos. A fogak száma pedig egyrészt a vízszintes, másrészt a függőleges oldalakon egyforma. De a bélyegméretnek és a fogak számának állandósága alól is van kivétel, ami a fogazótűk pontatlan beállításának, illetve a fogazótűk javításának a következménye. Kettős fogazat a keretfogazásnál igen ritkán fordul elő.

Míg Ausztriában a keretfogazógépek könyvnyomási eljárással és jó minőségű papír alkalmazása mellett az 1890-es évekig voltak használatban, addig ugyanazon Gotthard cég gépei a magyar réznyomással készült 1871. évi bélyegkiadás bélyegeinek fogazásánál nem váltak be. A réznyomásnál ugyanis kevéssé enyvezett, nagyobb szívóképességű papírt használnak, amelyet a könyvnyomásnál szokásosnál nyirkosabbra készítenek elő a nyomáshoz. A nyomólemezt a ráhelyezett nyirkos papírral együtt kartonok közé téve, kézisajtón, hengerek között erős nyomással átbocsátják, majd a nyomatot

száradása után fogazzák. Már a papírgyártás technológiájából adódik, hogy egyforma minőségű, tehát a nyomásnál és nyomás után egyformán viselkedő papírost nehéz előállítani. Ezenkívül a gépen gyártott papírtekercsek a gyártási irányban kevésbé nyúlnak, mint a gyártási irányra merőlegesen. A vízjeles papírosnál a vízjelhez igazodva egyformán lehet vágni a nyomáshoz szükséges íveket, illetve a vízjel segítségével ellenőrizhető a helyes darabolás. A vízjel nélküli papíroson — amilyent réznyomású bélyegeinkhez 1881-ig használtak — nincsen ilyen jelző és így a papírt egyszer keresztben, egyszer hosszában darabolhatták. Ezek a különböző irányba vágott papírívek természetesen különbözőképpen nyúltak ki a nyomásnál és húzódtak össze a nyomás és gumizás utáni szárításnál (lásd 217. ábra).

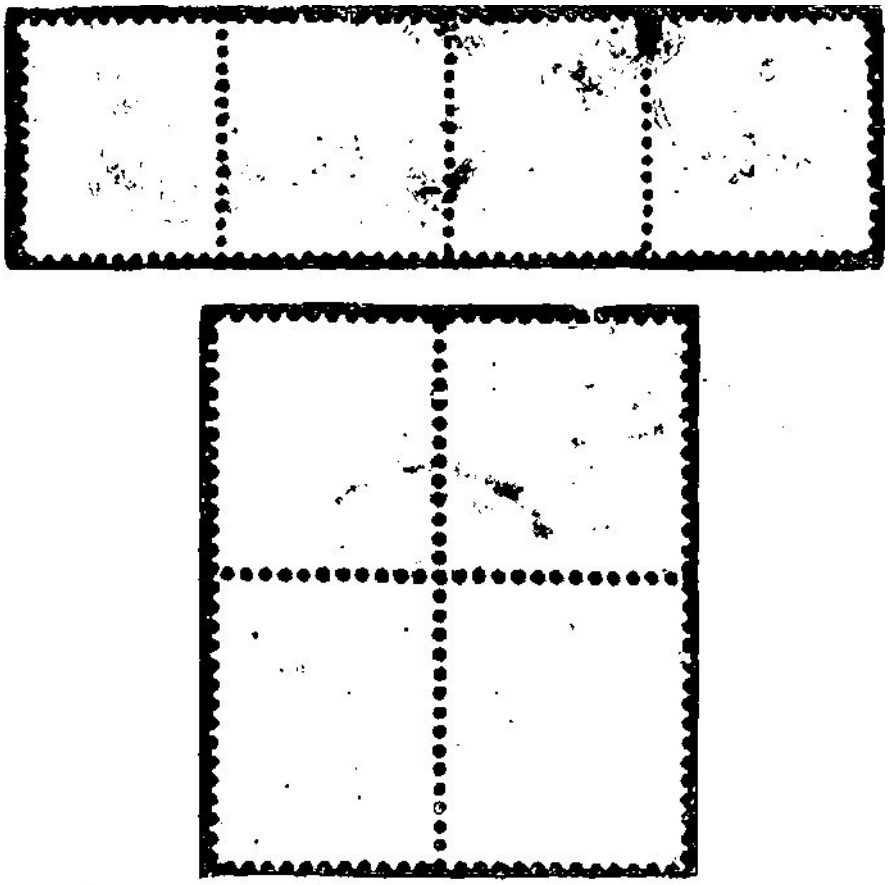
A réznyomás technikája, a papíros változó minősége, továbbá az esetleg eltérő papírszabás miatt voltak nagyrészben az 1871-es kiadás bélyegei elfogazva még akkor is, ha a legnagyobb gonddal dolgoztak. A keretfogazás e hátrányai miatt a magyar posta a második réznyomatú bélyegsorozat kiadásakor áttért a vonalfogazásra. 1874. VI. 16-án kelt 5710/615 sz. levelében az Államnyomda vezetője a következő indokolással kérte új gépek beszerzését: „Az eddigi durva lyukasztásnak a meghagyása a célt és törekvést, miszerint a postai értékjegyek, tehát oly tárgy kiállítása körül, mely úgyszólván az egész világ bírálata alá kerül, csín és műízlés tekintetében a nyugateurópai előrehaladott állapottal egy lépést tartsunk, s e cél elérése végett a másfél év óta kifejtett nem csekély fáradtságot teljesen tönkretenné és meghiúsítaná."

B) A vonalfogazás

A vonalfogazógép lyukasztó szerkezete egy tűsorból áll (ezért soros fogazásról is beszélnek), amely a bélyegsornál, vagy bélyegoszlopnál hosszabb. A fogazótűk a bélyegíven egy-egy leütésre egy-egy lyuksort ütnek. A lyuksorok átütése egyenként, egymásután történik, úgy hogy a fogazótűk minden leütéséhez a bélyegívet megfelelő távolságra, kézzel, esetleg gépi szerkezettel tovább csúsztatják. A vonalfogazású íveken a lyukasztás nemcsak a bélyegközökre és az ívszéli bélyegek külső szélére terjed, hanem az az ívszélen is, mind a négy irányba, folytatódik.

A vonalfogazást általában két gép végzi, az egyik az ív vízszintes lyuksorait, a másik a függőlegeseket üti. Ha a két gép tűsűrűsége különböző, az ív vízszintes és függőleges lyuksorainak sűrűsége is eltér egymástól. A vízszintes és függőleges lyuksorok találkozásában általában két lyuk metszi egymást; ritka eset, hogy a két lyuk teljesen egybeesik. Ezért a vonalfogazat sarkai különféle, szabálytalan formájúak. A találkozó lyukak metszései a legkülönbözőbb metszési idomokat produkálhatják (218. ábra). Abban az esetben, ha a lyuksorok találkozásában a két lyuk teljesen egybeesik, a bélyegek megfelelő sarokfogazatai a keret- és a fésűsfogazathoz hasonlóan alakulnak. Az egy kiadáshoz tartozó vonalfogazatú bélyegek méretében jelentékeny különbségek is előfordulhatnak és így (eltérően a keret- és fésűsfogazástól) azonos fogsűrűség mellett a fogak száma azonos oldalakon is váltakozhat. A vonalfogazat sűrűsége köröskörül azonos, ha egyforma tűsűrűségű gépekkel fogazták az ívet. Különböző tűsűrűségű fogazógépek esetében *vegyes fogazat*

jön létre. *Szabályos* a vegyes fogazat, ha a párhuzamos oldalak sűrűsége azonos, *szabálytalannak* nevezzük akkor, ha párhuzamos oldalak között is van különbség. Ez abban az esetben jön létre, ha az ív egyik kimaradt lyuksorát utólag más tűsűrűségű géppel pótolták, mint amilyen a kimaradt lyuksorral párhuzamos sorokat fogazó gép volt. A bélyegek sarkain a vízszintes és függőleges fogazás metszi egymást és így ott a fogazás szabálytalan. Mindezekből következőleg egyetlen bélyegről is megállapítható, hogy vonalfogazással fogazták-e.



218. Vonalfogazás eltérő sarkai és idomai

Ezt a fogazási rendszert levélbélyegeknél Magyarországon 1874-ben kezdték el alkalmazni és a könyvnyomással készített fekete számú krajcáros bélyegek kibocsátásáig kizárólag ezt használták. Vonalfogazógépe az Államnyomdának mindig volt (ezzel fogazzák a próbanyomatokat, és így kisegítésképpen is többször alkalmazták. Az 1956-ban kiadott Hunyadi János emlékbélyegek egy részét vonalfogazógéppel fogazták és minden ív középső sorában kihagyták a fogazást. Utoljára az 1958-ban nyomott FIP I. (virág) blokkot fogazták ilyen géppel.

1880-ig az Államnyomda 12½-13½ fogazatot vágó gépeket használt. 1880-ban kapott új fogazógépeket, amelyeknek fogazólécében a lyukak ritkábban voltak fúrva. Az ezekkel készített bélyegek fogazata 11½ -es és nagy fogazásnak nevezik. A kisfogazást végző gépeket azonban egy ideig még használták. A párhuzamos használat mellett előfordult, hogy a bélyegíveket az egyik irányban a régi, a másik irányban az új fogazógépekkel fogaz-

ták és így keletkeztek a már említett szabályos vegyes fogazatúnak nevezett bélyegek (11½:13 és 13:11½). A vízjel nélküli bélyegeknél 1880-ig a kisfogazás volt az általános, a nagyfogazatúak vízjel nélküli papíroson ritkábbak, mivel 1881-ben már használatba vették a vízjeles papírost. Az 1881 után kiadott bélyegek közül természetesen a kisfogazatúak fordulnak elő ritkábban.

A fogazógépeket az Államnyomda az első időkben külföldi cégektől vásárolta. így aztán Bécsből, Lipcséből, majd Berlinből érkeztek fogazógépek és új fogazószerkezetek, ahogyan a szükséglet nőtt és ahogyan az elhasz-



221. Fogazatsűrűség eltérése a fogazóléc pontatlan fúrása miatt

nált gépeket vagy fogazószerkezeteket újakkal kellett pótolni. A fogazólécbe fúrt lyukak a különböző eredetű léceken eltérő sűrűségűek voltak és emiatt a kisfogazásúnak nevezett bélyegek fogazása igen változatos. De egyazon fogazóléc lyuksűrűsége sem volt egyenletes, mert az akkori technikai felkészültség mellett nem tudták a többször 10 cm hosszú fogazólécen a pontos fúrási távolságokat betartani. így páros darabok vagy csíkok fogazatának mérésekor előfordul, hogy a bélyegek ugyanazon oldalán levő, tehát egy fogazóléccel fogazott vonalán, az egymás melletti bélyegek fogazata ¼ sőt ½ fogazattal is eltér egymástól (221. ábra).

A kézzel való továbbításnál az íveket kissé oldalra is eltolták és így a fogazólécek egyenetlen fúrása következtében előfordulhat, hogy a bélyeg két szemben levő oldalának fogazása is eltér egymástól és így egy bélyegen nemcsak 2, hanem 3 szomszédos oldalon mérhetünk eltérő fogazást (222. ábra). Ugyancsak a pontatlan továbbítás következménye a bélyegek méretei közt gyakori az eltérés.

1900-ig a bélyegívekről még az Államnyomdában leszedték az ívszegélyt. Ennek az volt az előnye, hogy így az íveket kézbe véve, észrevették, ha egy-egy sorköz, vagy az ívszegély fogazatlan maradt Ezt a hiányzó fogazást egy kéznél levő, vagy később a mindig rendelkezésre álló 11½ -es fogazógéppel pótolták. Ennek ellenére előfordulhat, hogy egyes íveken két bélyegsor közt kimaradt a fogazás és így középen fogazatlan bélyegpárok keletkeztek. Később, a fésűsfogazás bevezetése után, ha a fogazógép utolsó ütése elmaradt — az ív valamiképpen korábban kicsúszott a gépből — az utolsó fogazási sort a 11½ -es vonalfogazógéppel pótolták (223. ábra).



222. Ún. egérfogazás

223. Un. egérfogazás

A vonalfogazógépeket eleinte kézzel hajtották, majd gépi meghajtásúak kerültek használatba. Mindegyik esetben az ívek továbbítása kézzel történt. Ha a továbbítás nem történt meg időben, akkor egy sorközbe vagy az ív szegélyére a fogazóléc kétszer ütött le és kettős fogazás keletkezett. A kézi továbbítás szükségszerű pontatlansága következtében ilyen kettős fogazásnál a két fogazatsor lyukai nincsenek pontosan szemben egymással. Ha kettős leütés esetén a bélyegív csak kissé mozdul el, akkor a második fogazatsor az első helyére üt és bevágja az első csipkézetének szegélyét. Ebben az esetben a fogak olyanok, mintha egér rágta volna meg őket, ezért az ilyen fogazást egérfogazásnak nevezik (224. ábra).



224. Elmaradt fogazás pótlása más fogazógéppel (fent)

C) A fésűsfogazás

A fésűsfogazógép lyukasztó szerkezete egy hosszabb és több ahhoz csatlakozó, rá merőleges rövidebb tűsorból áll. Az előbbi tűsor hosszát a bélyegsorok hossza szabja meg. A rövid tűsorok száma a bélyegoszlopok számától függ (pl. tíz oszlopból álló ív fésűsfogazásához 11 rövid tűsor szükséges).

A rövid tűsorok hossza a vízszintes bélyegközök távolságával azonos. Egymástól való távolságukat pedig a függőleges képközök távolsága határozza meg. Ez a fogazószerkezet, melynek fésűformájú a keresztmetszete, az ív sorait egymásután, mégpedig minden leütésre a bélyegek három oldalán lyukasztja. Az első leütés lyukasztása az első bélyegsor felső és két ívszéli szélére, valamint függőleges képközeire terjed. A következő leütés a második sort ugyanígy lyukasztja, ami egyúttal az első sor negyedik oldalának a lyukasztását is jelenti. A fogazás így folytatódik, míg az utolsó bélyegsor alsó szélének lyukasztásával a rövid tűsorok az ívszélet is átütik.



225. Bélyegív befogásánál történő fogazási hiba

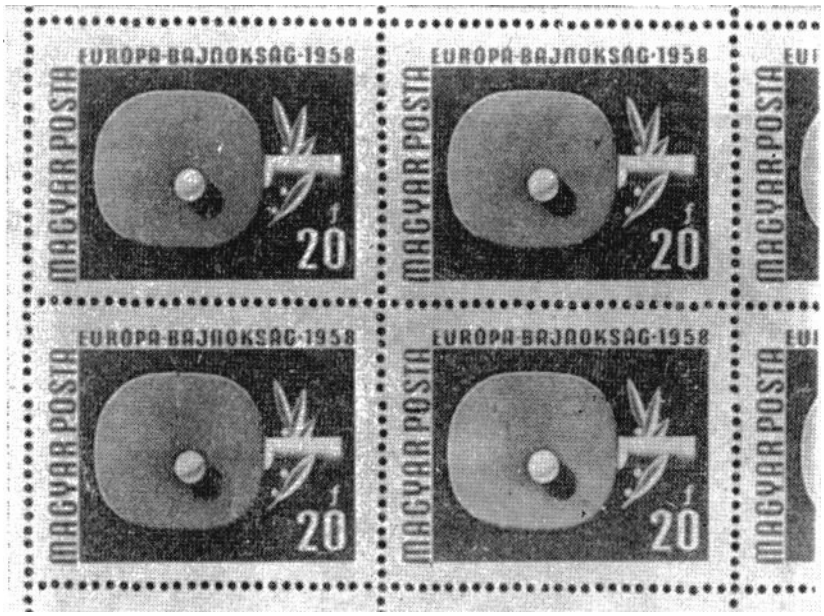
Általában úgy fogaznak a fésűsszerkezettel, hogy az ívet az ívszegélyén először befogják és csak a második leütésre fogazzák az első bélyegsort. A befogott ívszegélyén az első leütés lyuksora és az első bélyegsor felső fogazata között mindig van kisebb-nagyobb hézag, tehát ez az ívszegély tulajdonképpen nem teljesen keresztülfogazott. Egy leütést megtakaríthatnak, ha mindjárt az első bélyegsort fogják be és fogazzák. Ez azonban bizonyos ügyességet kíván a gép kezelőjétől. Előfordulhat, hogy az első ilyen leütés nem sikerül (225. ábra). Mindebből következik, hogy a fésűsfogazógéppel fogazott bélyegek szegélye egy vagy két oldalon át van fogazva.

Az ívet egy-egy leütés között önműködő szerkezet csúsztatja tovább. Ha az ívet formája miatt a képek fekvő helyzetével helyezik a gépbe, a lyukasztás nem bélyegsoronként, hanem bélyegoszloponként történik (ez esetben

a fenti leírásban bélyegsor helyett bélyegoszlop, vízszintes képköz helyett függőleges képköz stb. értendő). A fésűsfogazást nyomdai íveken végzik és a több forgalmi ívet magukban foglaló nyomdai íveket csak fogazásuk után vágják szét.

Az egymásra merőleges tűsorok sűrűsége a keretfogazású tűsorokéhoz: hasonlóan a fésűsfogazásnál sem teljesen azonos.

A fésűsfogazású íveken a vízszintes és függőleges lyuksorok egy közös



226. Keresztfogazás

lyukban metszik egymást és az ívet azonos nagyságú mezőkre osztják. Az így fogazott bélyegek jellegzetessége, hogy négy sarkukon a fogak egyformán szabályosak, mint a keretfogazásnál. Ezért az ívből kitépett keret- és fésűsfogazatú bélyegek nem különböztethetők meg egymástól. Csak ha a bélyegkiadás egyes bélyegein a fogazógép hibás működésének nyomát találjuk, állapíthatjuk meg, hogy fésűsfogazásról van szó.

A fésűs fogazógépbe az íveket úgy helyezték be, hogy az ívszegélyén. levő úgynevezett nyársalási pontok helyén felszúrva a továbbító szerkezetbe erősíthették őket. A továbbítást a gép automatikusan végezte. Előfordul, azonban, hogy a továbbító szerkezet megugrik, nagyobb távolságra üt le,, mint szükséges lenne (ez leggyakrabban az ív fogazása végén, az ívszegélyén történik) és így hosszabb bélyeg keletkezik, két-két, esetleg több lyuk nagyobb távolságra kerül egymástól (227. ábra). Előfordul azonban az is, hogy a. továbbító szerkezet akad és rövidebbet ugrik. Ilyenkor a bélyeg rövidebb. Utóbbi esetben a gép olyan helyre üt le, ahol a bélyeg két oldalán már van. fogazat és így két sarokfog már nem lesz szabályos, hanem szabálytalan,, mint a vonalfogazásnál (228. ábra). Ezt a két fogazási különlegességet figyelembe véve, megállapíthatjuk azt is, hogy a bélyegíveket az első időkben hosszú ideig többnyire fordítva erősítették be a továbbító szerkezetbe. Először a bélyegív alsó sorát fogazták és utoljára a felső sort. Így túlnyomórészt a



227. Fogazási hiba a fogazógép megugrása miatt

bélyegek felső részén látható a fogazás-ki hagyás, vagy a rövidebb beütés két szabálytalan sarokfoga (229. ábra). A bélyegkép alsó részén ezek a szabálytalanságok lényegesen ritkábbak. Ez a hiba egyébként akkor is előfordulhat, ha az ív végének lyukasztását elmulasztják (230. ábra) és annak pótlására az ívet nem pontosan helyezik vissza a gépbe (231. ábra).
Fésűs-soros vegyes fogazat jön létre abban a már említett esetben, ha az elmulasztott szélső lyuksor pótlására vonalfogazógépet használnak. Fésűs-



228. Fogazási hiba a fogazógép megugrása miatt



229. Szabálytalan (felső) sarokfogak fogazáskihagyás miatt



230. Ívvég fogazásának elmaradása

soros fogazata van a háromszögletű bélyegeknek, ha azoknak ívén az egymásra merőleges lyuksorokat fésűs-fogazással ütik át, majd átlós irányban soros fogazógéppel osztják ketté a mezőket. Az ilyen fogazat nemcsak eredetét illetően, hanem sűrűség tekintetében is vegyes lehet.

Ha a fogazótűk egyik rövid sora valamilyen oknál fogva hiányzik, az ív két bélyegoszlop, illetve bélyegsor között fogazatlan marad. Az 1900-ban kiadott fésűsfogazású turulos bélyegek egyes értékeiből előfordulnak középen fogazatlan bélyegpárok. Ezek nemcsak használatlanul, hanem Sáromberke lebélyegzéssel években kereskedelmi forgalomba jutottak. Miután nemcsak egy-egy bélyegköz maradt egy íven fogazat nélkül, hanem az ívek minden második bélyegköze fogazatlan, bizonyos, hogy szándékosan állították elő őket. Lehetséges, hogy az abban az időben forgalomba hozott bélyegfüzetek elvágott fogazatának kiküszöbölésére szánt kísérlet lehetett, melyet azonban helytelenül értelmeztek, mert a páratlan bélyegközöket kellett volna fogazás nélkül hagyni, mint ez az ugyancsak bélyegfüzetek készítésére gyártott UPU bélyegíveknél történt.



231. Fogazógép megugrása következtében szélesebb fog

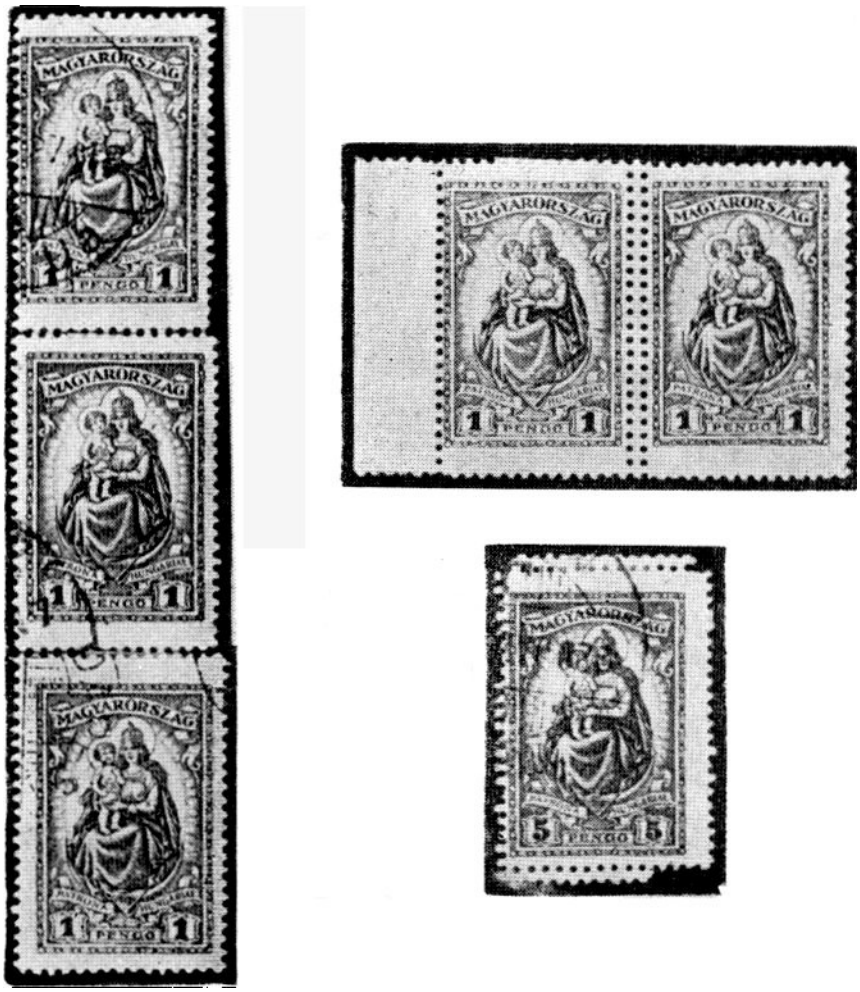
Kettős lyuksort is üthet a gép, ha az ívet megfelelő csúsztatás nélkül éri a következő leütés. Az ív pontatlan behelyezése a gépbe, vagy a bélyegképek egyenlőtlen állása az íven decentrált, vagy képbe fogazott bélyegsorokat, illetve oszlopokat hozzák létre.

Az Államnyomda 1888-ban tért át a fésűsfogazásra, mert az ez évben újra alkalmazott könyvnyomás kiküszöbölte a papírosnak a réznyomással együtt járó alakváltozásait s így a kötöttebb fogazási rendszer bevezetése lehetővé vált. Egyébként a papírgyártás technológiája is javult, s a könyvnyomású fekete számú krajcáros bélyegekkel párhuzamosan továbbra is réznyomással előállított színes számú krajcáros bélyegeket a jobb papíron szintén fésűsfogazógéppel fogazhatták. Az 1888-tól 1905-ig használt fésűsfogazógépek 12:11½ és 12:11¾ sűrűségben fogaztak. Ezután sűrűbb fogazást vezettek be.

A fésűsfogazásnál meg kell emlékeznünk az Államnyomda két kísérleti fogazásáról. Az elsőt az 1926-ban kiadott úgynevezett kis Madonna bélyegeken alkalmazták. Ez fésűsfogazógép volt, de olyan továbbító szerkezettel, amelyet az ív fogazása közben egy-egy lyuktávolsággal előre, hátra, vagy oldalt lehetett állítani. A kis Madonna bélyegek tudvalevőleg réznyomással készültek és az ilyen bélyegeknél általában vonalfogazást alkalmaznak a papírosnak a réznyomás folytán bekövetkező formaváltozásai miatt. Ha az ív fogazása közben úgy mutatkozott, hogy a papíros összehúzódása egyenlőtlen volt, a gép kezelője a gép állításával ezen segíteni tudott. Ennek következtében a sorozat bélyegein a rövidebb oldalon hol 14, hol 15 fog található. A szélesebb oldalon egy fogazat-szélességnyi távolságban kettős fogazás fordul elő. Ez a fogazógép visszaállításának nyoma. Az oldalt való állítás következtében kétoldalon kettős fogazatú bélyegek keletkeztek, vagy olyan bélyegpárok, ame-

lyeknek egyike fent egy fogszélességgel alacsonyabban fekszik, mint párja, alul viszont ugyanez a bélyeg egy fogtávolsággal hosszabb (232. ábra).

A másik kísérlet a fésűsfogazásnak *keresztfogazás* elnevezés alatt ismert változata. Ennél a változatnál a fogazóléc nem egyszerű, hanem kettős fésű alakú, a vízszintes alapléc két oldalához csatlakoznak merőleges lécek. Első ízben az 1955-ben kiadott Télisport bélyegeknél lehetett észlelni ennek a változatnak az alkalmazását, majd később más azonos nagyságú bélyegek fogazásánál is használták. A merőleges fogazólécek az egyik oldalon 13, a másikon 6 tűvel rendelkeznek. Az ívszegély ennek következtében egyik oldalon nincsen

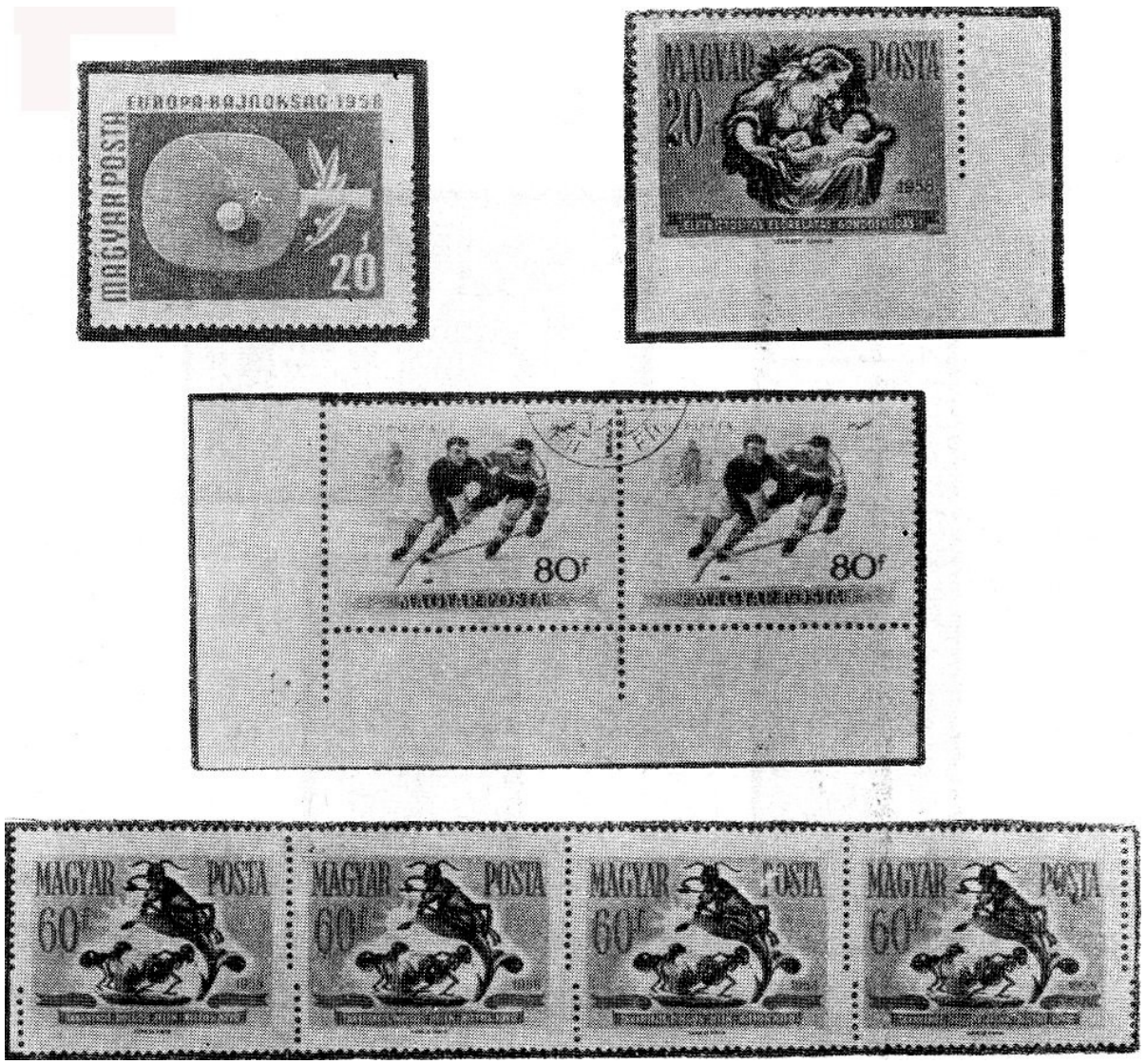


232. Átállítható fésűsfogazógép fogazási hibái

úgy keresztülfogazva, mint az a fésűsfogazásra általában jellemző, hanem az ív szélső fogsorából kiindulva csak 6 foglyuk hosszúságban. A fésűsfogazásra jellemző gépmegugrás nem a bélyeg szélső fogánál mutatta a szélesebb fogat, hanem a saroklyukat is számítva a 7. lyuk után. Itt látjuk a szélesebb megugrást is. Ha az ívfogazásnál az utolsó leütés elmaradt, nemcsak az ív szélső sora, hanem a szélső bélyegsor keskenyebb oldalai is 6 foglyuknyi hosszúságban fogazatlanok maradtak (233. ábra).

3. A BÉLYEGEK ENYVEZÉSE

A bélyegek enyvezését háromféleképpen lehet elvégezni: A bélyeget előre enyvezett (tekercs-) papírosra nyomják. A bélyegeket utólagosan enyvezik meleg úton. A bélyegeket utólagosan enyvezik hideg úton.
Legegyszerűbbnek az első mód látszik, de ezt csak körforgó gépeknél lehet alkalmazni, mert az ilyen papír felvágott állapotban göndörödik és ezenkívül nedvességre igen érzékeny, könnyen tapad és összeragad.



233. Keresztfogazás

Az osztrák, majd magyar bélyegeket az első időben meleg eljárással enyvezték kölni enyv, csontenyv alkalmazásával. Előzően duzzasztott enyvet felfőztek és meleg állapotban vitték fel a papírívek hátoldalára. A kölni enyv jól ragad, olyannyira, hogy a puhább papírokat átitatja s a bélyeg szinte elválaszthatatlanul összetapad a papírossal, amelyre ráragasztották.

A kölni enyvnek azonban hátrányai is vannak: repedésre, törésre hajlamosak, amit glicerin adagolásával próbáltak kiküszöbölni. Emellett melegben romlik és kellemetlen szaga van. Mindez, valamint a meleg eljárásnak az a következménye, hogy az enyvezett bélyeg alakváltozást szenved, 1890-től kezdve az amerikai gyártmányú ún. arabolgumi használatára való áttéréshez vezetett.

A hideg enyvezésre újabban dextrózét használnak, melyet hideg vízben oldanak fel és felrakása is hidegen történik. A dextróze szépen fénylő enyvréteget alkot, de hibája, hogy rendkívül gyorsan oldódik és erősebb nedvesítéskor esetleg az egész réteg lejön.

Az enyvezés régebben kézzel való felmázolás útján történt, ma azonban már külön erre a célra készített enyvezőgépen, felhordó hengerek segítségével enyvezik a bélyegeket. Régebben a papíríveket az enyvezés után felakasztották száradni, ma egy végtelen mozgó nemezszalagra kerülnek, amely fűtőtestek alatt haladva át, útja végén a ragasztóanyag teljesen száraz lesz.

A POSTABÉLYEGZŐ

Írta:
KOSTYÁN ÁKOS

I. Fejezet

A POSTABÉLYEGZŐK KIALAKULÁSA, FEJLŐDÉSE ÉS RENDSZERTANA

1. A RENDSZERTAN KELETKEZÉSE ÉS ALAPELVEI

E monográfia keretében tárgyaljuk mindazokat az ismereteket és fogalmakat, melyek a bélyeggyűjtéshez nélkülözhetetlenek. Majd rendszerbe foglalunk és felsorolunk minden olyan postai bélyegzést, amely 1752-től napjainkig a postákon használt bélyegzőktől ered, illetve eredt. Teljes ismertetésünk az általános gyűjtői szempontra épül, ezért nem teszünk különbséget bélyegző és bélyegző között azért, mert azt a bélyeg megjelenése előtt, vagy után használták. Figyelmen kívül hagyjuk, hogy az osztrák, vagy a magyar postaigazgatás idejéből ered, sőt még azt is, hogy a bélyegzés bélyegen, vagy a küldemény bélyegtelen részén fordul-e elő. Még a levélen való előfordulás sem szempont, mert hisz nagyon sok bélyegzőt más küldeményen — csomagszállítólevél, pénzesutalvány, távirat stb. — használtak. Az egyedüli irányelv tehát az, hogy a bélyegzőt magyarországi postahely, illetve magyar postaszerv használta.

A rendszerbe foglalás viszont olyan, hogy a különleges gyűjtők a saját gyűjtési területükhöz szükséges adatokat könnyen megtalálhatják. Az egyes bélyegzéseknél megállapíthatók például a bélyeg megjelenése előtti időből eredők. Semmi akadálya annak, hogy aki egyes sorozatok bélyegeit gyűjti, azok forgalmi idejéből származó bélyegzéseket a felsorolásból összeállíthassa. Ugyanez vonatkozik természetesen az összes különleges gyűjtési területre, mint például a „Határőrvidék" postáinak, a „Tanácsköztársaságnak" stb., bélyegzéseire.

Az alapfogalmak és a rendszertan tárgyalása előtt, már csak azért is, hogy ez utóbbi felépítését kellőképp megvilágíthassuk, meg kell ismerkednünk azokkal a hazai és külföldi gyűjtőkkel, akik ennek alapjait lerakták, illetve továbbfejlesztették. Közülük a bélyegzésgyűjtés három magyar és két osztrák úttörőjét, Térfi Bélát, Rácz-Rónay Józsefet, Menténvi Lászlót, Edwin Müllert és Kumpf Mikulit névleg is meg kell említenünk s munkásságukról röviden meg kell emlékeznünk.

Térfi Béla különleges gyűjtési területet — a bélyeg előtti leveleken előforduló bélyegzéseket — kutatta és dolgozta fel 1752-től 1850-ig. Az e kor-

szakban készült hely-, valamint hely- és keletbélyegzők feldolgozásához az ő adatait használtuk fel, természetesen figyelembevéve a mű megjelenése óta eltelt 25 év kutatásainak újabb eredményeit is. Kumpf Mikuli osztrák gyűjtő művéből postánk hasonló bélyegzőire vonatkozó adatokat vettünk át.

Edwin Müller osztrák gyűjtő és szakíró könyvének első kötetében a Monarchia postahelyein 1850-től 1867-ig, a másodikban 1867-től 1871-ig használt, illetve ebben az időben készült bélyegzőktől származó bélyegzéseket katalogizálja. Általános gyűjtési szempontból művének hiányossága, hogy csak azokat a bélyegzéseket ismerteti, melyek bélyegen fordulnak elő. Így például nem sorolja fel annak a 12 pályaudvari hivatalnak bélyegzőit, melyek abban az időben csak hivatalos levelek továbbítását végezték, s ezért nem használtak bélyeget. Ezek egy része még a tárgyalt időszakban meg is szűnt s bélyegzéseiknek felkutatása ma már szinte leküzdhetetlen akadályokba ütközik, mert ezek a bélyegzők Bécsben készültek.

Feldolgozása viszont eltér Térfi módszerétől, aki minden postahely valamennyi bélyegzését ábrán szemlélteti. Ezzel szemben Müller, a korszak bélyegzőinek nagy száma miatt, típuscsoportokat képzett és ezeken belül típusokat alakított ki. Ezzel lerakta a bélyegzések rendszerbe foglalásának alapmódszereit, így végeredményben tőle ered a típus-meghatározás ma is alkalmazott alapelve, amely szerint egy bizonyos típushoz azok a bélyegzők tartoznak, melyeknek vésete a helynévtől eltekintve azonos. Ábrákat csupán a típusokról készít, amelyeket típusjelzésekkel lát el. Felsorolásában a hivatalnéven kívül így csak a típusjelek szerepelnek.

Ezzel a három művel meg is szakadt azoknak a forrásmunkáknak sora, melyekből a használt bélyegzők adatait megszerezhettük. Az 1871-ig készített bélyegzők száma a napjainkig gyártott bélyegzőknek alig teszi ki 5%-át. Ennek a roppant anyagnak — a rendelkezésre álló adatok alapján számukat körülbelül 200-250 000-re becsüljük — felkutatásához három út állott rendelkezésre. Az első szorosan kapcsolódik Rácz-Rónay munkásságához. Az Első Magyar Bélyegzőgyár Rt. — (Klassohn cég) — alkalmazottja, majd nősülése révén társtulajdonosa volt. Így rendelkezésére álltak a cég és jogelődjének számlakönyvei, szállítólevél másolatai s legnagyobbrészt ezekhez csatolva a posta részére gyártott bélyegzők próbabélyegzései. Munkássága két részre oszlott. Kidolgozta bélyegzőink rendszerbe foglalását és rögzítette a bélyegzőkkel, bélyegzésekkel és gyűjtésükkel kapcsolatos szakkifejezések zömét, a típus-meghatározások alapelveit, valamint a bélyegzők rendszerének jelölési módját. Munkájának másik része a rendelkezésére álló próbabélyegzésanyag feldolgozása volt, gyűjtési területenként és típusonként. Ezeket jegyzékbe foglalta. A hiányzó bélyegzések adatait a számla és szállítólevélmásolatokon szereplő adatokkal pótolta. A rendszerbefoglalásra vonatkozó tanulmányait és egyes kisebb csoportok részletes feldolgozását a szaklapokban nyilvánosságra is hozta. A teljes rendszerezéstől már csak egy lépés, a típusjelek kialakítása választotta el, amikor fiatalon elhunyt. Gyűjteményének és kéziratának sorsa nagyrészt ismeretlen. Nagy munkájából így mindössze csak a rendszerbefoglalás módszerét és elveit használhattuk fel.

Rácz-Rónay adatainál azonban ellenőrzéssel kell élnünk, ő ugyanis kizárólag a gyári irattárra támaszkodott, tehát minden olyan bélyegzőnek,

melyet a gyár a postának leszállított, felsorolásaiban helyet adott. Holott elég nagy azoknak a bélyegzőknek a száma, amelyek részben háborús események következtében, részben egyéb okok miatt nem kerültek használatba. A posta Anyagszertára azután ezeket, mint feleslegeseket részben megsemmisítette, részben pedig — nyilván a takarékossági szempontokra való figyelemmel — újabb rendelések keretében átvésette, illetve átalakíttatta.

Hibának kell minősítenünk azt az eljárását, hogy a magyar postaigazgatás bélyegzőinek csak azokat tartotta, a melyeket a Klasshon cégnél gyártottak. Ezzel szemben az önálló magyar postaigazgatás bélyegzőinek kell tekintenünk minden olyan bélyegzőt, mely 1867. május l-e után a magyar postaigazgatás hatáskörében működő postaszerv részére készült, függetlenül attól, hogy azt hol gyártották. Például a soproni postaigazgatóság 1867-1869, a zágrábi pedig 1867-1871 között saját hatáskörében rendelte meg és részben Bécsből, részben pedig helybeli vésnököktől szerezte be kerülete bélyegzőszükségletének egy részét. Rácz-Rónay rendszerében akad még néhány más hiányosság és következetlenség is. Ezt azonban sohasem a módszerben, hanem elnevezésekben, jelölésekben és bizonyos mértékben a csoportosításban találjuk.

Megkezdett művét, bélyegzőink rendszerbefoglalását Menténvi László folytatta. Több ellentmondást kiküszöbölt, több hiányosságot pótolt, de a rendszerezést a második világháború alatt bekövetkezett halála miatt nem fejezhette be. Különben eddig ő rendelkezett a legnagyobb magyar postai eredetű — a Rácz-Rónay gyűjtemény gyári eredetű volt — bélyegzésgyűjteménnyel, ami a további kutatómunka szempontjából felbecsülhetetlen értéket képviselne, de sajnos sorsa ennek is ismeretlen.

Rendszertanunk felépítéséhez teljes egészében a Rácz-Rónay, Menténvi féle elveket vettük figyelembe úgy, hogy részben kiegészítettük az 1946 óta gyártott bélyegzők csoportjaival, részben pedig beleillesztettük az 1752−1867-es időszak bélyegzéseit az ő elveik értelemszerű alkalmazásával. Továbbá kidolgoztuk a Müller-módszer alapján a típuscsoport- és típusjelzéseket, melyek náluk még hiányoztak. Megtartottuk szakkifejezéseiket is, kivéve az általuk még használt, nyelvi szempontból helytelen és különben szakszerűtlen „lebetűző" és „lebetűzés" kifejezéseket. Helyettük a mindkét szempontból egyedül helyes „*bélyegző*" és „*bélyegzés*" megjelölést használjuk. Még a nem egészen következetes rendszer jelzéseket is változtatás nélkül vettük át, mert ezek annyira átmentek a köztudatba, hogy új jelzések alkalmazása esetleg zavart okozhatott volna. Gondolunk itt elsősorban a betétrendszerű bélyegzőknek „B"-vel, a kerékrendszerűeknek pedig „Kr"-rel való jelzésére. Következetes jelzés a „B" és „K", vagy a „Br" és „Kr" lett volna. Ugyanígy meghagytuk az 1873−1884 között gyártott kerékrendszerű bélyegzőink megnevezését és jelölését, melyeket Rácz-Rónay „*őskerékrendszerűek*"-nek nevezett és „Krő"-vel jelölt.

Az említett három út közül az első, az 1871-től gyártott bélyegzők jegyzékeinek összeállításához járhatatlannak bizonyult. Csupán a rendszerbefoglaláshoz volt felhasználható.

Sajnos, a legkönnyebben járható második út sem vezet a teljes eredményhez. Itt a Bélyegmúzeum átvételi bélyegzőlenyomat gyűjteményére gondolunk. A posta anyagszertára a gyártól átvett valamennyi bélyegzővel az

átvétel napján, a véset helyességének ellenőrzésére próbabélyegzést végez. A próbabélyegzések 1924-ig ábécé-rendben összerakott íveken, ezeken belül időrendi sorrendben készültek. 1925-től, az akkor még szervezés alatt álló Bélyegmúzeum részére a próbabélyegzéssel egyidejűleg, postai levelezőlapon minden új bélyegzővel 3-3 darab bélyegzést készítettek. Majd 1934-től az osztrák bélyegmúzeum gyűjteményének mintájára a három bélyegzés fehér kartonlapon készül. Ezekkel együtt a Múzeum megkapja a próbabélyegzés lapokat is. A bélyegzések a lapokon azonban már nincsenek ábécé-be csoportosítva, hanem átvételi időrendben következnek. Az 1934. év előtti időből eddig mindössze az 1912-1922 közötti gyártási időszak átvételi bélyegzéslapjai kerültek elő. Ennek megfelelően 1871-től csupán az 1912-1922 között, valamint az 1925-től gyártott bélyegzők és átvételi időpontjuk ismert. Az átvétel idejét tekintjük a bélyegző elkészülési időpontjának, mert végeredményben ekkor került a posta tulajdonába. Ahhoz, hogy felsorolásunkat megközelítőleg teljesnek nevezhessük, fel kellett kutatnunk az 1871-től 1912-ig és 1922-től 1925-ig terjedő gyártási időszakban készült bélyegzőktől eredő bélyegzéseket. A Bélyegmúzeum anyagának, valamint a magánkézben levő gyűjteményeknek, továbbá az említett időszakokból származó levelezések, bélyegek és hivatalos iratok átnézése és az így előkerülő bélyegzések feldolgozása korántsem oldja meg a kérdést. Igaz, hogy erősen korlátozza a még ismeretlen bélyegzések számát, de megnyugtató végeredményhez nem vezet. Ezért ezzel a kutatómunkával párhuzamosan alkalmaznunk kell a valószínűsítés módszerét is. Ennek alapját az a körülmény képezi, hogy bizonyos időben egyforma rendszerű és típusú bélyegzők készülnek. Másszóval, egy bizonyos bélyegzőtípus gyártási időszaka azonos. A gyártási időszakot, ami a bélyegzések rendszerezésének egyik jellemző tényezője, sohase tévesszük össze a használati idővel, ami sokszor több évtizeddel túlnő az egyes típuscsoportok gyártási időszakánál.

A valószínűsítési elv alkalmazásához azonban ismernünk kellett az egyes postahelyek működési idejét. Ezért első lépésként Magyarország és Horvátország összes postahelyeit kartotékoztuk. Hivatalonként külön kartonon rögzítettük a postaszerv nevét, a vármegyét, melynek területén működött, a megnyitás, megszűnés, más postaszervvé való átalakítás, a községen belüli helyváltoztatás időpontját, esetleges névváltoztatását, valamint a békeszerződések következtében más országhoz való elcsatolását, illetve átmeneti visszatérését. Így a valószínűsítéshez több mint 12 000 kartotékon mintegy 150 000 működési adat áll rendelkezésre. Az ezek segítségével alkalmazott valószínűsítési módszerrel az ismeretlen bélyegzők számát legalább 5%-ra tudjuk leszorítani. Az ismeretlen bélyegzések ugyanis majdnem teljes egészükben a kisforgalmú hivatalok — III. és IV. osztályú postamesterségek — köréből kerülnek ki. Ezek pedig rendszerint csak egy, s ha nem szűntek meg, több évtizedes működés után is egyidejűleg legfeljebb két bélyegzőt használtak. A valószínűsítésre néhány példát mutatunk be.

A B3 rendszerű bélyegzőink gyártási ideje 1867. május 17-től 1892. január 25-ig tartott. Ha egy postahivatalnak még nem ismerjük a bélyegzőjét, de a működési adatai alapján megállapítottuk, hogy ebben az időszakban nyílt meg, akkor csak ebbe a típuscsoportba tartozó bélyegzőt használhatott. Vagy: egy III. osztályú postamesterség részére 1915-ben „A” ellenőrzőbetűvel

B1 rendszerű bélyegző készült. Ha ez a hivatal 1897. október 10-én nyílt meg, akkor egy ugyanilyen rendszerű, ellenőrzőbetű nélküli bélyegzőjének is kellett lennie. Vagy például ismerjük egy hivatalnak az ellenőrzőbetű nélküli B3, továbbá az „A" és „C" ellenőrzőbetűs Kr9 rendszerű bélyegzőit. Ha részére 1926-ban Kr8 rendszerű „B" ellenőrzőbetűs bélyegző készült, akkor már tudjuk, hogy ugyanilyen betűvel Kr9 rendszerű bélyegzője is volt.

A Rácz-Rónay - Menténvi rendszert, mint már említettük, a típuscsoport fogalmával és annak jelölési módjával egészítettük ki. Típuscsoporton azoknak a bélyegzőknek összességét értjük, amelyeknek alakja, rendszere és bizonyos díszítőelemeknek elrendezése, esetleg hiánya egy időszakon belül azonos. A felsorolt jellemzők által meghatározott bélyegzőt az időszak kezdete előtt, illetve befejezése után többé nem készítették. Az időszakot „gyártási", 1850 előtt „készítési időszak"-nak nevezzük. A típuscsoportokat a postabélyegek kiadásaihoz, sorozataihoz hasonlíthatjuk. Csak amíg a bélyegsorozatokra nem a nyomási-, hanem a forgalmi idő, addig a bélyegzőkre nem a használati, hanem a gyártási idő a jellemző. Igaz, hogy egy típuscsoportba tartozó bélyegzők, illetve azok bélyegzései sorozatot alkotnak, ezért kézenfekvőnek látszana itt is a sorozat, vagy kiadás elnevezés alkalmazása. Jellegük miatt azonban mégis célszerűbbnek találtuk a típuscsoport elnevezést. A típuscsoportokat időrendi sorrendben az ábécé nagybetűivel jelöljük.

Nyilvánvaló, hogy egy csoporton belül — természetesen a hivatalnévtől eltekintve — sem egyforma minden bélyegző vésése, illetve az alkalmazott szöveg elrendezése. A csoporton belül az egymástól eltérő bélyegzőket típusnak nevezzük és arab számokkal 1-től folytatólagosan számozzuk.

A postahivatalokon kívül egyéb kisebb postahelyek is használnak bélyegzőket. Ezeknek alakja, szövege, sokszor rendszere is eltérő a hivatalok bélyegzőitől. Ezek típuscsoportjele előtt mindig feltüntetjük a kisebb postahely megjelölését — például a postaügynökségek bélyegzőinél a „Pü" jelzést —, csoportjelnek pedig, ha a hivatalokéhoz hasonló bélyegzővel rendelkeznek, ugyanazt a nagybetűt használjuk mint a hivatalok típuscsoportjainál. Eltérő bélyegzők esetében pedig a hivatali csoportjelek két betűjét összevonva alkalmazzuk csoportjelnek. A jelölési módok részletes tárgyalására a típuscsoportok ismertetésénél térünk ki.

A postahivatalok és egyéb postaszervek bélyegzőinek ismertetése során postatörténettel nem foglalkozunk. Csupán röviden megemlítjük azokat a történelmi és szervezési adatokat, melyek a bélyegzők csoportosításához, vagy a bélyegzésekkel kapcsolatos kérdések megvilágításához szükségesek.

Külön meg kell még emlékeznünk a már említett működési adatokról, melyek nemcsak a valószínűsítési módszerhez szükségesek, hanem sok bélyegző használati idejére adnak támpontot, ami az értékelés szempontjából fontos. Továbbá egyes működési adatváltozások a bélyegzők szövegének módosítását vonják magukkal. Gondoljunk az 1900-tól 1912-ig vármegyénként végrehajtott névváltoztatásokra. Ennek keretében került sor az addig két-három szóban írt és kötőjellel kapcsolt helynevek összeírására. Ez az intézkedés több száz postahely több ezer bélyegzőjét érintette. Természetesen ezeket a bélyegzőket nem cserélték ki újakkal, hanem a kötőjelek kivésésével jelképesen oldották meg az egybeírást. Említsük meg még azt a gyakori esetet, amikor egy olyan pályaudvari postahivatalt, melynek nevében a „P.U." jelzés

szerepel, áthelyeznek a községbe. Ilyenkor a pályaudvari jelzést a szövegből kivésik. Nem is szólva a ma is működő fiókpostáknál alkalmazott eljárásról. Ugyanis 1957. május 15-től a fiókpostákat a hivatalokhoz hasonló körbélyegzőkkel szerelték fel. Ettől kezdve hivatallá átalakított fiókposta bélyegzőjéből kivésik, illetve a fiókpostává alakított hivatal bélyegzőjébe bevésik az „F.P." jelzést. A felsorolt változások, mint a példákon láttuk, a bélyegzők átvésését eredményezik. Ezekben az esetekben, mivel nem készül új bélyegző, az átvésés után hivatalos próbabélyegzést nem végeznek. Így ezek létezését, amíg a bélyegzés elő nem kerül, kizárólag a működési adatváltozásokból állapíthatjuk meg.

Az alapfogalmak és a rendszertan tárgyalásánál gyakran kell hivatkoznunk a posta hivatalos lapjában közzétett rendeletekre. A több mint egy évszázad óta megjelenő hivatalos lapnak több ízben megváltoztatták a nevét. Teljes nevükkel és a megjelenés időszakával az alábbiakban soroljuk fel ezeket. A későbbiek folyamán szükséges hivatkozásoknál a hosszadalmas név helyett a zárójelben feltüntetett rövidítést alkalmazzuk. A hivatalos lap

1850. I. 1-1867. IV. 30. Verordnungsblatt (VOB) német nyelvén,

1867. V. 1-1870. XII. 31. Rendelvények (R) magyar és német nyelven,

1871. I. 1-1887. VIII. 30. Postai Rendeletek Tára (PRT) magyar és német nyelven,

1887. IX. 15-1922. XII. 31. Posta és Távírda Rendeletek Tára (PTRT) most már csak magyar nyelven,

1923. I. 1-1952. VIII. 2. ismét Postai Rendeletek Tára (PRT),

1952. VIII. 2-től Postaügyi Értesítő (Po. É) címen jelent, illetve jelenik meg.

Sok rendelkezést azonban nem tettek közzé a hivatalos lapban. Ezeket, valamint a kihirdetett rendeletek közül a még érvényben levőket „A Posta Szabályrendeleteinek Gyűjteménye" címmel 1896-ban és 1910-ben adták ki. Az innen merített adatokat „SzGy" jelzéssel, a kötetszám és kiadás megjelölésével, valamint a kötetben megadott sorszámukkal jelöljük meg.

2. A POSTABÉLYEGZŐK MEGHATÁROZÁSA ÉS OSZTÁLYOZÁSA

A bélyegzőn azt az eszközt értjük, amelynek segítségével a postán kézi, vagy gépi erővel, a küldeményekre ragaszott bélyegeket értéktelenítik, a bélyeg nélkül való bérmentesítés megtörténtét megjelölik, illetőleg a küldeményeken bizonyos kezelési jelöléseket végeznek. Ennek megfelelően kézi- és gépbélyegzőket, valamint bérmentesítőgépeket különböztetünk meg. A postaalkalmazott valamennyivel bélyegez. A bélyegzőknek pedig a küldeményekre és kezelési nyomtatványokra kerülő lenyomata a *bélyegzés*.

A bélyegzők rendeltetésére és a bélyegzések olvashatóságára „A postai panaszkönyvek behozatala, a hely- s kelti bélyegek olvasható kinyomása" tárgyú 1868. június 24-én kelt 9629/2439 sz. rendelet (R. 1868. VII. 8-i 15. szám) intézkedik. A vonatkozó részt szó szerint idézzük:

„Intetnek továbbá az összes postahivatalok: hogy a hely- és kelti betűzőket, melyeknek czélja a küldemények rendes elindításának és megérkezésének világlatban tartása, mindig olvashatólag nyomják ki."

A bélyegző létrejöttének okait, első megjelenési formáit és kialakulásának történetét a „Postai Küldemény” című fejezetben már röviden taglaltuk. A bélyegzők, függetlenül attól, hogy melyik korban készültek, előállítási módjuk szerint kétfélék, összerakottak és vésettek lehetnek. Első bélyegzőink csupán a használó postahely nevét tartalmazták. Ezért ezeket gyűjtőnévvel *helybélyegzőknek* nevezzük. Ezeket „*h*” betűvel jelöljük.

A feladási és érkezési keltezésnek a küldeményeken való kötelező feltüntetése, a postaforgalom növekedésével a h-bélyegzőkhöz hasonló módon olyan bélyegzők használatára vezetett, melyekkel az előírt keltezést ütötték a küldeményekre. Ezeket a bélyegzőket *keletbélyegzőknek* nevezzük és „*k*” betűvel jelöljük.

A h- és a k-bélyegzők összefogásából, majd összeépítéséből kialakult bélyegzőkről már megemlékeztünk. Kiegészítésül még megjegyezzük, hogy 1840-ben a számjegyek és betűk rögzítését szorítócsavarral oldották meg. Ezzel azután ki is alakult a bélyegzők végleges, ma is használt fajtája a *hely- és keletbélyegző*. Jelölésükre a „hk” rövidítést alkalmazzuk.

Bélyegzőink rendszerezését a hk-bélyegzőkre alapozzuk. A h-bélyegzőket a hk-bélyegzők őseinek tekintjük s a bélyegzők valamennyi csoportjánál ezeket a szóbanforgó hk-bélyegző csoport elődbélyegzőinek nevezzük.

A bélyegzők használatának több mint kétszáz éves ideje alatt a postakezelés fejlődése a hk-bélyegzőkön kívül még más rendeltetésű (szakkezelési stb.) bélyegzők használatát is szükségessé tette. Ezekkel és fejlődésükkel később foglalkozunk. A bélyegzők rendszerbefoglalásánál azonban ezekre is, az érthetőség határán belül kitérünk.

Eddigi fejtegetéseink során általában a bélyegzőkről és nem a bélyegzésekről beszélünk. Pedig a bélyegzéseket és nem a bélyegzőket gyűjtjük. Így tulajdonképpen a bélyegzéseket kellene ismertetnünk. A bélyegzéseket viszont nem választhatjuk el a bélyegzőktől. A bélyegzéseknek nincsen rendszerük, a bélyegzőknek van. Értjük ezen a keltezés változtatására alkalmas műszaki berendezésüket. Végeredményben tehát külön kellene tárgyalnunk a bélyegzőket és külön a bélyegzéseket. Helyesebbnek találtuk azonban azt a megoldást, hogy az összes fogalmakat a bélyegzőkről foglaljuk össze, és ezeket a megállapításokat értelemszerűen a bélyegzésekre is vonatkoztatjuk.

A postahelyek által használt bélyegzőket részben a postahelyek jellege, részben pedig a bélyegzők rendeltetése szerint csoportosíthatjuk. Ezen belül pedig a postahelyek fajtái és a bélyegzők rendeltetésének egyezősége szerint osztályozhatjuk.

A postahelyek állandó és ideiglenes jellegűek, ezen belül pedig helyhez kötöttek és helyváltoztatók, vagy mozgók. Valamennyi állandó és ideiglenes jellegű h-, illetve hk-bélyegzőt, valamint szak- és belkezelési bélyegzőt használhat. Ez utóbbiak különböző jelző-, ellenőrző- és ügykezelési bélyegzők, amelyekről részben a teljesség kedvéért, részben pedig, bár röviden, azért emlékezünk meg, mert ezeket sokszor használták hk-bélyegzők helyett értékcikkek érvénytelenítésére is. A felsoroltak alapján a postabélyegzőket a következőkép csoportosíthatjuk:

I. Állandó jellegű helyhez kötött postahelyek állandó használatú h- és hk-bélyegzői. Ide tartoznak a

1. Postahivatalok,
2. Postagyűjtőhelyek,
3. Fiókposták,
4. Levélfelvételre feljogosított vasúti távírdahivatalok és levélfelvevő vasútállomások,
5. Postaügynökségek,
6. Levélfelvevőhelyek,
7. Postakezelőhelyek és a
8. Központi postaszervek h- és hk-bélyegzői.

II. Állandó jellegű helyváltoztató postaszervek állandó használatú h- és hk-bélyegzői. Ide tartoznak a
1. Mozgó- és kalauzposták,
2. Jegyzékelőmenetek — beleértve a postaközeg, postakalauz, postamenet és csomagszállítómeneteket is —,
3. Közvetítőmenetek,
4. Mozgópostafőnökségek,
5. Hírlapmozgóposták,
6. Tengeriposták (hajóposták) és végül
7. Autóposták h- és hk-bélyegzői.

III. Állandó jellegű helyhez kötött és mozgóposták ideiglenesen használt h- és hk-bélyegzői. Ide soroljuk a postahivatalok, postaügynökségek, fiókposták, mozgóposták és jegyzékelőmenetek
1. Pótkelet- és
2. Kisegítő, valamint kizárólag a postahivatalok, illetve kirendeltségeik által használt
3. Alkalmi-,
4. Alkalmi hirdető- és
5. Hirdető h- és hk-bélyegzőit.

IV. Állandó jellegű helyhez kötött postahelyek kezelési h- és hk-bélyegzői. Ide tartoznak a
A) Szakkezelések közül
1. Ajánlott küldemények,
2. Kocsipostaküldemények,
a) Csomag és
b) Értéklevelek,
3. Levélpostaküldemények,
4. Hírlapok,
5. Pénzküldemények,
a) Utalvány és pénzutalvány,
b) Kisutalvány,
c) Nagyutalvány,
d) Pénzrovatolás,
6. Táviratok,
7. Légiposta küldemények,
8. Készpénzzel bérmentesített küldemények kezeléséhez és a
9. Váltók felülbélyegzéséhez használt h- és hk-bélyegzők

B) Belkezelési bélyegzőkhöz soroljuk a
1. Pályaudvari levélszekrényekből eredő-,

2. Levélszekrényből eredő küldemények, valamint a
3. Rádió és
4. Címnyomozó szolgálat keretében használt h- és hk-bélyegzőket.

V. Ideiglenes jellegű helyváltoztató különleges postaszervek h- és hk-bélyegzői. Ide tartoznak a
1. Táboripostahivatalok,
2. Hadtáppostahivatalok,
3. Tábori mozgópostahivatalok és a
4. Hadtáp mozgópostahivatalok által használt keletbélyegzők.

VI. A postahivatalok használatában álló egyéb bélyegzők.
A) A jelző bélyegzőkhöz soroljuk a
1. Levélkezelési-,
2. Bérmentesítési-,
3. Légiposta irányító és jelző-
4. Ellenőrzőszám, valamint az
5. Elsőnapi jelzőbélyegzőket.
B) Az ügykezelési bélyegzőkhöz a
1. Főnöki-, vagy irat-,
2. Hivatali fej- és
3. Egyéb ügykezelési bélyegzők és végül a
4. Hivatali pecsétnyomók tartoznak.

Az osztályozásban szereplő csoportok részletes taglalása előtt az alapfogalmakat, majd a bélyegzésekkel kapcsolatos tudnivalókat, valamint rendszerbefoglalásuk elveit a postahivatalok h- és hk-bélyegzőire alapozva tárgyaljuk. A többi csoport felépítése értelemszerűen erre a rendszerre támaszkodik, s azokat az osztályozás sorrendjében az itt leírt elvek alapján ismertetjük. Csak ezzel a módszerrel érhettük el ennek a hatalmas anyagnak egységes elvek szerinti rendszerezését.

3. A BÉLYEGZŐ RÉSZEI

A bélyegző nyélből és fejből áll. A nyelet fából, a fejet pár kivételes korai bélyegzőtől eltekintve, fémből készítik. A fej szabad lapjára kerül a bélyegző vésete. A fejben nyer elhelyezést a keltezés változtatására szolgáló berendezés ügy, hogy a keltezés általában a bélyegzőlap mértani közepére kerül.

A véset két főrészre, rajzrészre és szövegrészre tagozók. A rajzrészhez tartozik a keretvonal, az osztóvonalak, a díszítés és a szöveghatároló jelek. A szövegrészhez tartozik a hivatalnév, esetleg földrajzi helymeghatározás, a gyakori ellenőrzőbetű és a napszakjelzés.

Az úgynevezett megkülönböztető jelzéseket, sajátosságuktól függően — csillagpár, szám- vagy betűpár — a rajzrészhez, vagy a szövegrészhez soroljuk. Meg kell említenünk még a ritkán előforduló továbbítási jelzéseket. Ezek csupán néhány nagyobb postahivatal múlt századbeli bélyegzőinél fordulnak elő. Általában a keltezésbe beépítetten. Kivételesen a szövegrészhez is tartozhatnak, ha egy részük bevésett. Ezekkel — épp ritka előfordulásuk miatt — csak a megfelelő típuscsoportnál foglalkozunk.

A) A bélyegző rajzrésze

a) A keretvonal, az osztóvonalak és alakfőfajták

A bélyegző vésetét határoló vonalat *keretvonalnak* nevezzük. A keretvonal alakja általában megegyezik a fej keresztmetszetével, de attól el is térhet. A bélyegzés alakját viszont kizárólag a keretvonal szabja meg, mert hiszen a bélyegzésen ennek lenyomata látszik. Épp ezért a bélyegző alakján nem a fej, hanem kizárólag a keretvonal alakját értjük. A keretvonal rendszerint zárt, de kivételesen lehet megszakított is. Általában egy, ritkán két egymással párhuzamos vonalból áll. Az utóbbi a *kettős keretvonal.*

A keretvonal hiánya, alkalmazása esetén pedig vonalvezetése alapján a, bélyegzőknek hét főalakfajtáját, úgymint a keretvonal nélküli, a négyszögletes, az ellipszis, hatszögletes, egykörös, kétkörös és pántos körbélyegzőt különböztetjük meg.

A keretvonal nélküli h- és hk-bélyegzők rendszerint sorbélyegzők (1. ábra), de más alakot is ölthetnek (124. ábra). 1752-től ez az általánosan használt alakfőfajta. Bár, mint a későbbiekben látjuk, hamarosan felbukkannak a többi főalakfajták, de 1846-ig ez a leggyakoribb megjelenési forma. Ettől az időponttól kezdve, néhány mozgóposta és alkalmi bélyegzőtől eltekintve keretvonal nélküli hk-bélyegzőt nem készítenek.

A négyszögletes keret már 1753-ban feltűnik. A kezelési bélyegzőknél még ma is alkalmazzák. Leggyakoribb megjelenési alakja a fekvő téglalap egyszerű (18. ábra), vagy kettős keretvonallal (70. ábra). Utóbbinál a belső keretvonal rendszerint vékonyabb a külsőnél. A sarkakat lekerekítik (16. ábra), vagy ferde vonallal levágják. Ezeket kerekített-, illetve vágottsarkú téglalapnak nevezzük (74. ábra). Ritkább az álló téglalap (649. ábra), s szórványosan előfordul a szabályos négyzet alak is, rendszerint vágott sarkakkal (769. ábra).

A postamesteri bélyegzők korában a négyszögletes és ellipszis alakok nem mindig szabályos mértani idomok, hanem a legkülönbözőbb változatokat mutatják, amelyek mintegy átmenetet képeznek a négyszög és az ellipszis között. Az egyértelmű meghatározás kedvéért szabálynak mondjuk ki, hogy négyszögnek tekintünk minden olyan idomot, melynek négy oldala közül legalább két szemben fekvő párhuzamos, vagy legalábbis közel párhuzamos egymással — a másik kettő lehet ívelt is — és a négy oldal találkozásánál sarkak képződnek. Ezek azonban lekerekítettek is lehetnek. Az átmeneti alakfajták közt legjellegzetesebb az úgynevezett „borotvapenge" alak, melyet még a négyszögletes alakfőfajtához sorolunk (17. ábra).

Meg kell még említenünk, hogy nemcsak az összefüggő keretvonalú bélyegzőket számítjuk ehhez a főalakfajtához, hanem azokat is, melyeknek négyszögletes keretvonala pontsorokból (24. ábra), apró mértani idomokból (25. ábra), stb. tevődik össze.

Az ellipszis alakú bélyegzőket 1818 óta használják. A körbélyegzők rendszeresítésével számuk állandóan csökken, bár a zágrábi postaigazgatóság a saját hatáskörében rendelt bélyegzőknél, valószínűleg a hosszú kétnyelvű szöveg miatt, még 1892-ben is alkalmazza az ellipszis alakot.

Általános megjelenési forma a fekvő ellipszis (27. ábra), néha kettős keretvonallal (28. ábra). A szabályos ellipszistől eltérő keretvonalak közül az ék-

horonyalaktól (88. ábra) a lencsealakig (32. ábra) ide sorolunk minden lehetséges változatot. A négyszög főalakfajtához hasonlóan ellipszis alakúnak számítjuk — hogy csak a leggyakoribb változatokat említsük — a pontozott (37. ábra), pont és vonaldarabokból álló (38. ábra), félköröcskékből (39. ábra), vagy háromszögekből összerakott (40. ábra), ívdarabból és tulipánfüzérből összetett (41. ábra), vagy levélkoszorú alakú (42. ábra) stb., úgynevezett díszítményes keretvonalakat. Az ellipszisalakú bélyegzőknek legérdekesebbike az említett horvát változat, amely egy-gyűrűs harántpántos kivitelben készült (775. ábra).

Az *egykörös* körbélyegző a postamesteri bélyegzők között 1845-ben tűnik fel, majd 1850-től 1892-ig a hk-bélyegzők majdnem kizárólagos alakja. Keretvonalát általában egy kör alkotja (110. ábra), szórványosan előfordul *kettős keretvonallal* is (126. és 127. ábra).

A következő alakfőfajták meghatározásához először meg kell ismerkednünk az osztóvonalakkal. A keretvonalon belül az egyes szövegrészek és a keltezés elhatárolására szolgáló egyenes, vagy görbe vonalat *osztóvonalnak* nevezzük.

A gyűrűs körbélyegzőt úgy kapjuk, hogy osztóvonalnak a keretvonallal párhuzamos kört alkalmazunk. A két kör határolta mező a *gyűrű*, az osztóvonalon belül fekvő rész a belsőkörmező. Ezeket *kétkörös körbélyegzőknek* is nevezzük (95−107. ábra). Rendszeresen 1846−1850-ig alkalmazták. Ez az alakfőfajta azonban igen ritkán még a 19. század végén is előfordul (108. és 109. ábra). Ha két kört alkalmazunk osztóvonalnak, a *háromkörös* vagy *kétgyűrűs körbélyegzőket* nyerjük. Ebben az alakban csak néhány alkalmi bélyegző készült.

A pántos körbélyegzőket az egygyűrűs bélyegzőkből úgy származtatjuk, hogy középen egy vízszintes (178. ábra), vagy ehhez alul csatlakoztatva még egy függőleges helyzetű (186. ábra) két párhuzamos egyenesből álló osztóvonalpárt helyezünk. A két vízszintes osztóvonal a belső körmezőt három részre tagolja. A középső rész, vagyis a vonalpárok által határolt területrész a *harántpánt*. A belső körmező harántpánt feletti része a *felső körszelet*, az alatta fekvő az *alsó körszelet*. A két függőleges osztóvonal az alsó körszeletet bontja három részre. A középső rész a *függőleges pánt*, a két szélső a *bal*, illetve *jobb félkörszelet*. A vonalpárokat alkotó egyenesek a harántpántnál a *felső osztóvonal* és az *alsó osztóvonal*, a függőleges pántnál a *bal osztóvonal* és a *jobb osztóvonal*. Ezeknek a bélyegzőknek gyűjtőneve a *pántos körbélyegző*.

A harántpánt háromféle alakot ölthet. Ha mindkét osztóvonal a belső körig terjed, *félharántpántnak* (187. ábra), ha a felső osztóvonal a belső körig, az alsó pedig a keretvonalig terjed, *csonkaharántpántnak* (856. ábra), végül ha mindkét osztóvonal a keretvonalig ér, *teljesharántpántnak* nevezzük (178. ábra). Csonkaharántpántnál a gyűrűrészek elnevezése ugyanaz, mint az egygyűrűs körbélyegzőknél. A fél- és teljesharántpántosoknál az osztóvonal felett fekvő gyűrűrész a *felső félgyűrű*, az alatta fekvő pedig az *alsó félgyűrű*.

A pántos körbélyegzőknek a pántok száma és a harántpántok kiterjedése szerint hat alakfajtáját ismerjük. Származtatásuk logikai sorrendjében ezeket római számokkal jelöljük és az alábbiak szerint nevezzük: I. Teljes harántpántos- (178. ábra),

II. Félharántpántos- (187. ábra) és

III. Csonkaharántpántos körbélyegző (856. ábra).

IV. Kétpántos körbélyegző teljes- (186. ábra), V. Kétpántos körbélyegző fél- (189. ábra) és

VI. Kétpántos körbélyegző csonkaharántpánttal (867. ábra).

Valamennyi alakfajtával készülnek a mai hk-bélyegzők is. Általánosan használt az I. és IV., ritkábban előforduló a II., III. és V., kivételesen alkalmazott a VI. alakfajta. Időrendben elsőnek az I. alakfajtát alkalmazták egy valószínűleg kísérleti bélyegzőnél 1868-ban, majd 1890-től rendszeresen. Ezt követte a II. alakfajta egy alighanem szintén kísérleti bélyegzősorozatnál 1873-1884-ig, majd 1892-től a kisebb postamesterségek hk-bélyegzőinek gyártásánál. A hivatalok számozási rendszerének bevezetésétől, tehát 1898-tól a IV. és V., a készpénzzel bérmentesített küldemények részére rendszeresített bélyegzők megrendelésétől, 1920-tól a III. és végül 1928-tól a VI. alakfajta is alkalmazásra került.

Utolsónak hagytuk a hatszögletes alakú főalakfajtát, mert ezt csupán 1889-ben szakkezelési hk-bélyegzők (793. ábra), majd 1896-ban egy gyűjtőposta hk-bélyegzőjének gyártásánál alkalmazták.

b) A bélyegzők díszítése és a szöveghatárolójelek

A véset egyes nagyobb üres felületeinek kitöltésére és így a bélyegzés esztétikai hatásának növelésére alkalmazott rajzrészek összességét *díszítésnek*, az egyes részeket pedig *díszítőelemeknek* nevezzük. A díszítőelemek közül azok, amelyeknek léte, vagy elmaradása valamely típuscsoportra jellemző, a fődíszítőelemek. Ezek a korona és a vonalkázás; mindkettő kizárólag a pántos körbélyegzőknél használatos. A koronát 1892-1918-ig és 1920-1946-ig alkalmazták. Helye mindig a felső körszeletben. A vonalkázás nem csupán díszítő célzattal készült, hanem azért is, hogy az értékcikkek értéktelenítését a bélyegzés tökéletesebben szolgálja, illetve hogy a bélyegzés utólagos eltávolítását és így a bélyegek újbóli felhasználását megnehezítse. Először 1873-1884-ig, majd 1890-1927-ig alkalmazták. Érdekességként meg kell említenünk, hogy még 1955-ben is készítettek Abádszalók 2 postahivatal részére vonalkázott hk-bélyegzőt.

A díszítőelemek képe nagyon változatos. A leggyakoribbak közül említésre érdemesek a stilizált pálmalevél, öt,-hat- és nyolcágú tömör és üres csillag, csillagalakú motívumok és rozetták, postakürt, fekvő „S” és egyéb alakú indavonal, mértani elemek, pont, köröcske, vonal és körívdarabkák stb. A többiek rajza a magyaros motívumoktól a gőzhajón keresztül a repülőgépig terjedő határok között mozog.

A díszítőelemeket a postamesteri bélyegzőkön a legváltozatosabb helyeken és alakban találjuk. Az egykörös körbélyegzőknél ritkán használnak díszítést, ha van, helye mindig a véset alsó részén. Az egygyűrűs körbélyegzőknél a gyűrű alsó részében helyezik el. A pántos körbélyegzőkön rendszerint megtaláljuk a díszítőelemeket, helyük az alsó félgyűrűben, igen ritkán a felső körszeletben.

A jobb olvashatóság miatt a hosszabb szövegrészeket nem vésik körbefutóan, hanem két részre osztják. Az első rész alulról felfelé, a másik pedig felülről lefelé olvasható. A szöveget ennek megfelelően folytatólagosnak, vagy osztottnak nevezzük. Az osztott szövegnél a két rész kezdetének és végének

gyors felismerésére a két rész találkozásánál elemi jelzéseket alkalmaznak. Ezek mindig párosával fordulnak elő és a bélyegzés függőleges tengelyéhez képest mindig részarányosán helyezkednek el. Bár alakjuk teljesen megegyezik egyes díszítőelemekével, mégsem soroljuk őket azok közé, mert rendeltetésük nem esztétikai, hanem a különben összeolvadó szövegrészek szétválasztása. Ezek a szöveghatároló jelek. A használatos ilyen jelzések a pont, csillag, kereszt, máltai kereszt, köröcske stb.

B) A bélyegző szövegrésze

a) A hivatalnév

A hivatalnév, ha a szóbanforgó lakott helyen csak egy hivatal működik, megegyezik a helynévvel. Viszont, ha a helységben kettő, vagy több hivatal működik, a hivatalnév két részre oszlik: a helynévre és a helységen belüli hely megjelölésére. A helymegjelölés lehet vaspálya, pályaudvar, város, vár, fürdő, gyár, kerület, utca, vagy tér stb. A rendelkezésre álló helynek megfelelően a felsorolt szavakat vagy teljesen kiírják, vagy a legkülönfélébb módon rövidítik.

Az egyszerű hivatalnevet, a négyszögletes, a hatszögletes, az ellipszisalakú, az egykörös és a gyűrűs körbélyegzőknél a véset felső részén általában ívelten, illetve a keretvonallal párhuzamosan, a pántos körbélyegzőknél a felső félgyűrűben helyezik el. Az összetett hivatalnevet, ha az nem túl hosszú, ugyanúgy vésik. A hosszabbaknál a helynév az előbb felsorolt helyekre, míg a helymegjelölés osztottan a véset alsó részére, illetve az alsó félgyűrűbe kerül. Folyó szövegben a kétféle elhelyezés között törtvonás alkalmazásával teszünk különbséget. Például „Arad P. Udv.” folytatólagos felirat felül elhelyezve, viszont „Gyulafehérvár/Vár” osztott szöveg felül és alul elhelyezve. Ez a jelölési mód nemcsak a hivatalnév, hanem a szövegrész bármely más részének elhelyezésénél is érvényes.

A több postahivatallal rendelkező helységekben a hivatalnév a 19. század végén gyökeresen megváltozott. 1897. november 26-tól Budapesten az 51 649 sz. rendelettel (PTRT. 1897. XII. 10-i 33. szám), a vidéki városokban pedig 1900. január 9-től a 80 245/1899. sz. rendelettel (PTRT. 1900. I. 30-i 8. szám) bevezették a hivatalok számozását. A budapesti hivataloknál az úgynevezett kerületi számrendszert alkalmazták. Ennek lényege, hogy az akkori tíz kerületnek megfelelően a kerület legnagyobb — általában egyben legrégebben működő — hivatala a kerület számát vette fel. A kerület többi hivatala a kerület számával kezdődő tízesrendű sorszámokat kapta. Azoknál a kerületeknél, ahol a hivatalok száma meghaladta a tizenegyet — V., VI. és VII. kerület — ugyancsak a kerület számával kezdődő százasrendű sorszámokkal folytatták a számozást. Például az V. kerület hivatalai az 5, 50, 51, . . . , 59, 500, 501, . . . stb. számokat viselték. A vidéki városoknál ugyancsak a legnagyobb, hivatalos nevén a város főhivatala kapta az l-es, a pályaudvaron működő a 2-es hivatalszámot. A többi számot a megnyitás sorrendjében adták. A postahálózat fejlődésével nagyobb községekben is sor került két postahivatal felállítására. Ott ezt a számozási elvet úgy érvényesítették, hogy a községben működő hivatal kapta az l-es, a vasútállomáson működő pedig a 2-es számot. Ehhez a számozási elvhez annyira ragaszkodtak, hogy abban az esetben is, amikor a vasút-

állomáson levő postahivatal működött előbb, a községben levő hivatal megnyitásakor is a pályaudvari kapta a 2-es számot.

A budapesti kerületi számrendszert arra való hivatkozással, hogy különösen a külföldiek téves képet alkothatnak a fővárosi postahivatalok számáról, a 85 594/3 sz. rendelettel (PRT. 1933. VI. 9-i 23. szám) 1933. június 1-vel megszüntették. Az abban az időben működők megtartották ugyan az eddigi hivatalszámukat, de az újonnan megnyílók, függetlenül attól, hogy mely kerületben feküdtek, a száz alatti számsor még fel nem használt számait kapták. A rendelet ugyan kimondja, hogy a háromjegyű hivatalszámokat kétjegyűekre kell változtatni, ezt azonban nem hajtották végre.

Nagy-Budapest kialakítása után 1955. április 1-vel az 1131-33/8 B sz. rendelet (Po. É. 1955. IV. 23-i 16. szám), de csak a budapesti kerületek területén ismét visszaállítja a kerületi számrendszert. Az intézkedés csak a budapesti, tehát az I-III. és V-XIV. kerületre vonatkozik. Ezeknél a hivataloknál az első, a háromjegyű hivatalszámoknál a két első számjegy jelöli a kerület számát. A XI. kerületi hivatalok ezen kívül még megkapták a 1111-gyel kezdődő tízes számcsoportot is. A kerülethatárok módosítása néhány nagy hivatalt is érintett, mint például a Budapest 4, 114 stb. Ezek számát azonban nem változtatták meg.

A hivatalszám helye 1898-tól, pár kivételtől eltekintve a függőleges pántban van (189. ábra). A kivételeket részben a helyjelöléses bélyegzőknél találjuk, ahol a hivatalszám a helynév után következik a felső (240. ábra), ritkán az alsó félgyűrűben (241. ábra), részben pedig a teljes és félharántpántos bélyegzőknél, ahol — bár ezt semmi sem indokolta — a hivatalszámot az alsó gyűrűrészben a díszítés közepén helyezték el (217. ábra).

Nagy-Budapest létrehozása még egy változást eredményezett. A peremkerületek hivatalait nem illesztették be a kerületi számrendszerbe. Ezek megtartották régi helynevüket és hivatalszámukat. Így viszont ezeknek a hivataloknak nevéből nem tűnik ki Nagy-Budapesthez való tartozásuk. Ezért 1960. január 1-től e hivatalok kettős helynevet kaptak. A kettős név Budapestből és a kerületnévből áll, mely megegyezik a régi peremváros nevével. A kettős helynevű bélyegzők egypántosak. Budapest név a felső, a kerületnév az alsó félgyűrűben, a hivatalszám pedig az alsó körszeletben nyer elhelyezést (266. ábra).

b) A földrajzi helymeghatározás

Az 1900-tól 1912-ig tartó országos helynévrendezés befejeztéig az országban aránylag sok azonos nevű község volt. Sőt a Monarchián belül is akadtak azonos nevű községek és városok. Ezek egymástól való megkülönböztetésére már a múlt század elejétől több kísérlet történt. Véglegesen a kérdést azonban csak az országos rendezés oldotta meg, melyet vármegyénként hajtottak végre.

Az azonos nevekből adódó, főleg irányítási zavarok eredményezték azt az intézkedést, hogy az azonos nevű postahelyeknél a bélyegzőben a helynéven kívül megadták a helység földrajzi fekvését. A földrajzi helymeghatározásra, a gyakoriság sorrendjében az ország, országrész, tartomány, a közelben fekvő nagyobb község, vagy város, esetleg folyó, végül legáltalánosabban a vármegye nevét használták.

A múlt században a vármegye nevének feltüntetése nagyon elterjedt. Jóval több hivatal hk-bélyegzőiben használták, mint ezt az azonos helynevek indokolták. A helynévrendezés feleslegessé tette a földrajzi helymeghatározást. Így az a szövegrészből 1912 óta általában elmaradt. A vármegye nevet azonban még az ezután gyártott bélyegzőknél is gyakran megtaláljuk. Az utolsó vármegyenévvel vésett bélyegző 1931-ben készült.

c) Az ellenőrzőbetű

A postaforgalom növekedésével mind több és több hivatal használt egynél több hk-bélyegzőt. Általában minden munkahelynek egy bélyegzője volt. Egyes kezelési szakoknál annak neve ugyan rákerült a bélyegzőkre, mint „ajánlott", „levélposta", „pénzutalvány" stb., de a hivatalok nagyobb részénél a bélyegzők zöme egyforma volt, különösen a bélyegzők egységesítése után. A bélyegzők egységesítésére egy számnélküli rendelet utal (PRT. 1871. X. 12-i 18. szám), amikor kimondja, hogy a „nem kincstári postahivatalok a részükre szükséges betűzőket és hivatalos pecsétnyomókat ezentúl kivétel nélkül előttes postaigazgatóságaik útján a kir. postakincstártól használatul ingyen fogják kapni".

A hivatalon belül az egyforma vésetű bélyegzők miatt a reklamációk, ellenőrzések és vizsgálatok alkalmával a felelős kezelő személye nem volt megállapítható. Ezért a nagyobb hivataloknál, ha több egyforma bélyegzőt használtak, az egymástól való megkülönböztetésre azokat az ábécé-ben következő, kis, vagy nagy betűvel jelölték. A kezelési szakoknak a hk-bélyegzőkön való megjelölését 1893. április 13-án a 26.521/1898. sz. körrendelettel (Sz. Gy. VI. Rész 2. kiadás 71. sorszám) megszüntetik, ugyanekkor a több bélyegzőt használó hivatalok részére az ellenőrzőbetű alkalmazását kötelezővé teszik. A rendelet kimondja, hogy a jövőben a bélyegzőkön a hivatal megjelölésére kívánatos feliraton kívül semmi más közelebbi megjelölést ne alkalmazzanak.

A hivatal első bélyegzője ellenőrzőbetűt nem kap. A második az A, a harmadik a B betűt, s így tovább, az ábécé sorrendjében viseli. Kevés kiviteltől eltekintve az ellenőrzőbetű nagybetű. Abban az esetben, ha egy nagy hivatal a teljes ábécét kimerítette, a következő bélyegzőit vagy az ábécé kisbetűivel, vagy két betűvel jelölik. Két betű alkalmazásakor mindkét betű lehet nagy, vagy az első nagy és a második kisbetű. Ritkán mindkettő lehet kisbetű is. Az első betű általában azonos mindaddig, amíg a második újra ki nem meríti az ábécét. Tehát a szabályos ellenőrzőbetű-sorok a következők: ellenőrzőbetű nélkül, A, B, C,. . ., Y; ÁA, AB, AC.....AY; BA, BB, BC, .. ., BY; stb*

Az ellenőrzőbetűk használatát 1912-ben a 756 v/1912. sz, rendelettel (PTRT. 1912. I. 20-i 7. sz) módosítják. Ettől kezdve a nagy „i" betűt mellőzni kell, mert összetéveszthető a római I-gyel. Ez ugyanis, mint megkülönböztető jelzés szerepelt a bélyegzőkön. Sőt a rendelet azt is előírja, hogy a meglevő I ellenőrzőbetűs bélyegzőket a soron következő betűre át kell vésni. Ezt a rendelkezést azonban nem nagyon tartották be. A rendelet megjelenésekor használatban álló I ellenőrzőbetűs bélyegzők továbbra is változatlanul használatban maradtak. Az első világháború után, általában 1924-től azonban

* Az x és y-t, csak a z betű felhasználása után alkalmazzák.

ismét készülnek ilyen bélyegzők. A második világháború utáni időben és pedig 1950-től, ha egy hivatal a H ellenőrzőbetűs hk-bélyezőjét követően új bélyegzőt kap, annak ellenőrzőbetűje mindig I.

A kétpántos körbélyegzőknél az ellenőrzőbetűt mindig párosával, az összes többinél egyesével alkalmazzák. Elhelyezésük alakfőfajtánként, de még sokszor azon belül is változatos képet mutat, ezért azt részletesen az egyes típuscsoportoknál ismertetjük.

A használat közben tönkrement bélyegzők helyett készített újak mindig ugyanazt az ellenőrzőbetűt viselik, mint az a bélyegző, amelynek pótlására készültek.

Az ellenőrzőbetűk ismertetett rendszerétől két időszakban tértek el lényegesen. Először 1938-1941-ben, amikor az átcsatolt országrészek újonnan megnyíló postahivatalainál, kevés kivételtől eltekintve, az első bélyegző az „A", a második a „B" stb. betűt kapta. Tehát ahol csak egy bélyegzőt használtak, az is ellenőrzőbetűs volt.

A második időszak a második világháború befejeztével kezdődött és általában 1950-ig tartott. A háborús események következtében ugyanis a hk-bélyegzők oly tömege veszett, illetve pusztult el, hogy a pótlásukra készült új bélyegzőknél nem látszott célszerűnek a megkülönböztető jelzések alkalmazása. Ezért úgy jártak el, hogy az öt bélyegzőnél kevesebbet használó hivataloknál „E"-vel, az ötnél többet használóknál pedig a soron következő betűvel kezdték, illetve folytatták a háborúban elveszett bélyegzők pótlására készített új bélyegzők ellenőrzőbetűvel való megjelölését. Például egy hivatalnak három, ellenőrzőbetű nélküli, „A" és „B" ellenőrzőbetűs bélyegzője volt. Ebből a háború alatt az ellenőrzőbetű nélküli és a B betűs bélyegzője elveszett. A háború után kapott két új bélyegzővel a most használt három bélyegzője az Aj E és F ellenőrzőbetűket viseli. Azonban 1960 óta, ha egy hivatalt új bélyegzővel látnak el, az a hiányzó betűk sorrendszerintijét kapja. Az előző példában tehát először az ellenőrzőbetű nélküli, majd ha még egy új bélyegző készül részére, akkor kapja a „B" ellenőrzőbetűst. Hosszú éveknek, sőt évtizedeknek kell eltelnie azonban ahhoz, hogy minden hivatal ellenőrzőbetű sora ismét zárt legyen.

d) A napszak- és órajelzés

A postaforgalom növekedésének következményeként mind több és több hivatalnál kellett a munkaidőt meghosszabbítani, majd a nagy hivataloknál bevezetni az éjjel-nappali szolgálatot. Ezzel párhuzamosan merült fel annak a szükségessége, hogy egyes küldeményeknél megállapítható legyen, hogy azt a szolgálati idő mely szakaszában vették fel. Az akkori hk-bélyegzők azonban a hónapon — később az éven és hónapon — kívül csupán a napot tartalmazták. Először Sopron, majd Pest, Buda és Pest egyesítése után Budapest főposta, valamint néhány vidéki nagyváros postahivatalánál tüntették fél a napszakot. Kezdetben ezekét bevésték a bélyegzőkbe. A napszakjelzésnek ezt a fajtáját ezért a szövegrészhez soroljuk. A bevésés következtében a különböző napszakoknak más és más bélyegzőik voltak. A bevésettet állandó napszakjelzésnek nevezzük, helye a keretvonallal párhuzamosan a bélyegző alsó részén van. Ezeket kizárólag az egykörös bélyegzőknél alkalmazták.

Az állandó napszakjelzés „délelőtt”, „délután”, „reggel”, „este”, „nappal” és „éjjel” a mindenkori hivatalos nyelvnek megfelelően magyar, vagy német, a horvát bélyegzőknél német, vagy horvát és Fiumében olasz nyelven. Az állandó napszakjelzést vagy nagy kezdő- és kisbetűvel (118. ábra), vagy csak kisbetűvel (162. ábra), vagy csak nagybetűvel (161. ábra) vésték.

Pest város és néhány nagy vidéki hivatal egykörös hk-bélyegzőinél 1871-ben a napszakjelzés helyett bevezetik az órajelzésnek a keltezésben való feltüntetését. Majd 1873-tól az úgynevezett őskerékrendszerű pántos körbélyegzőknél az órát jelölő számokat a keltezés változtatására szolgáló szerkezetbe építik be. Így ez ugyanúgy változtatható, mint a keltezés. Mind az először említett betétrendszerű, mind az utóbbi kerékrendszerű bélyegzőknél az óra beállítása, tekintettel az akkori 12 órás időbeosztásra, a napszakot nem határozta meg. Ezt a kérdést úgy oldották meg, hogy a nappali órákat arab, az éjjeleket római számokkal jelölték. Ezeknél tehát a napszakjelzés tulajdonképpen jelképes. Ezt a két módozatot a soproni postaigazgatóság területén pár évvel megelőzte az 1858-1864 között alkalmazott eljárás, ahol az órajelzés előtt a napszakot egy-egy betűvel rövidítve tüntették fel. „V” a Vormittag (délelőtt), „N” Nachmittag (délután) rövidítése. A napszakjelzésnek mind a három említett formáját, tehát a jelképest is, gyűjtőnéven *beépített*, vagy *állítható napszakjelzésnek* nevezzük. Az említett őskerékrendszerű bélyegzők gyártását, amint majd a típuscsoportoknál láthatjuk, 1884-ben beszüntették; így közel 20 évig tartott, amíg az órajelzéses bélyegzőket — 1890. július 7-én — az összes kincstári és nagyobb postamesteri hivatalok részére rendszeresítették és azóta megszakítás nélkül használják, illetve gyártják. Az *állítható* napszakjelzés a keltezés szerves részét képezi, ezért azt részletesen a keltezésnél tárgyaljuk.

1890-től tehát már csak a kisebb postamesterségek nem használtak órajelzést. Ezek kezelési ügyrendje nem is kívánta meg az órajelzést, itt megfelelt a napszak feltüntetése is. Ezeknek a hivataloknak, valamint a nagyobb kincstári és postamesteri hivatalok egyes kezelési ágazatainak részére 1892. január 25-én, a cserélhető keltezés mintájára cserélhető betűkből álló napszakjelzéses bélyegzőket rendszeresítettek. Ez a *betétes*, vagy *cserélhető napszakjelzés*. E célra két nagybetű, az N (nappal) és az É (éjjel) használatát írták elő. (187. és 190. ábra). Az N-t reggel 6 órától este 6 óráig, az E-t este 6 órától reggel 6 óráig alkalmazták. A betétes napszakjelzés használatát 1924-ben megszüntették. Azóta a kisebb hivatalok, illetve az említett kezelési ágazatok munkahelyei ismét napszakjelzés nélküli hk-bélyegzőket használnak.

e) A megkülönböztető jelzés

Tűzeseteknél, postarablásoknál, betöréseknél, sőt önbetöréseknél, valamint háborús eseményeknél előfordult, hogy a hivatal egy, vagy több bélyegzője megsemmisült, vagy elveszett. Ilyenkor, hogy az esetleges visszaéléseket elkerüljék, 1870-től az elveszett, vagy megsemmisült bélyegzőket érvénytelenítik és ezt a PRT-ben kihirdetik. Az érvénytelenítés, illetőleg ha megállapítható, az elvesztés időpontjától minden postai okmány, amelyen az érvénytelenített bélyegzővel készített bélyegzés szerepel, hamisítványnak számít. Az új bélyegzőt pedig külön jelzéssel látják el. A jelzés azt jelenti, hogy ez a bélyegző

az érvénytelenítettnek másodpéldánya. Az alkalmazott jelet *megkülönböztető jelzésnek* nevezzük. Eleinte e célra a „II” számot használták. Ez a jelzési mód volt a legcélszerűbb, mert a II szám utalt a másodpéldány jellegre. 1880 után szórványosan, 1900-tól mind gyakrabban fordul elő a II helyett az I-es szám használata. Ugyancsak a 20. század elején kezdik alkalmazni megkülönböztető jelzésnek a római számok helyett az „A” betűt. Az ellenőrzőbetűtől való megkülönböztetésül mindig párosával.

Az egyéb postahelyeknél megkülönböztető jelzésnek már régen használt csillagpárt 1945-ben a postahivatalok hk-bélyegzőinél is bevezetik. A 133 301/B. 4. sz. rendelet (PRT. 1945. évi 35. szám) kimondja, hogy ha 1945. november 15-től a háborúban megsérült bélyegzők helyett készített új bélyegzőnek körirata megegyezik a régivel, vagy más ellenőrzőbetűre, vagy csillag jelzésűre kell átalakíttatni. A megkülönböztető jelzések elhelyezése az ellenőrzőbetűkhöz hasonlóan nagyon változatos. Helyüket az egyes típuscsoportoknál ismertetjük.

A második világháború alatt egy különben nagyon ritkán használt megkülönböztető jelzést alkalmaztak, az „a” betűt, melyet az ellenőrző betű után vésték. Ezt ne tévesszük össze a kettős ellenőrzőbetűvel, bár észlelhető eltérés a kettő között nincs, csak következtetéssel állapítható meg. Például Beszterce 1 Na nem azt jelenti, hogy e hivatal 36. bélyegzőjét — kifogyván az ábécé — mint a következő 35 darabból álló bélyegzősorozat első tagját Na-val jelölték, feltételezve, hogy a sorozatjelzésre az N betűt használták fel, hanem azt, hogy az elveszett 15., tehát N ellenőrzőbetűs bélyegzőjének pótlására készült másodpéldány.

A megkülönböztető jelzések alkalmazásánál még egy érdekes elvre kell felhívnunk a figyelmet. Az egyes gyártási időszakokban készült bélyegzők, különösen akkor, ha minél későbbi időszakról van szó, annyira eltérnek egymástól, hogy még a laikus által is első pillantásra megkülönböztethetők egymástól. A megkülönböztető jelzés alkalmazásánál ezt azonban nem veszik figyelembe, csupán azt, hogy az elveszett bélyegzőnek volt-e s ha igen, milyen ellenőrzőbetűje. Ebből következik, hogy ha egy típuscsoportban találunk megkülönböztető jelzésű bélyegzőt, az nem jelenti azt, hogy ez a bélyegző ugyanabban a típuscsoportban megkülönböztető jelzés nélkül is előfordul.

4. A KELTEZÉS ÉS A HK-BÉLYEGZŐK RENDSZERE

A keltezés változtatására szolgáló berendezés a bélyegző rendszerét határozza meg. Azok a bélyegzők, amelyeken a keltezés jelzésére alkalmazott számok és betűk cserélhetők, a *betétrendszerűek*; jelzésük B. Ezekről a hk-bélyegzők kialakulásánál már röviden megemlékeztünk. Azok pedig, amelyeken az egyes azonos jelzéseket kerékkel elfordítható légtelenített láncokra erősítik, a *kerékrendszerűek*, jelzésük Kr.

A hk-bélyegzők kialakulásától, feltehetően 1820-tól a h-bélyegzők mellett mind több és több betétrendszerű bélyegző kerül használatba, sőt a magyar postaigazgatás önállósítása után azokat ki is szorítja. Eltekintve az 1873-1884 között készült elenyészően kevés, alig több, mint száz darab kerékrendszerű bélyegzőtől, a hivatalok 1890-ig kizárólag betétrendszerű hk-bélyegzőket hasz-

náltak. Ettől kezdve a kincstári postahivatalok és a nagyobb postamestersé-gek részére kerékrendszerű, a többi részére betétrendszerű bélyegző készül. Így a kétféle rendszerű bélyegzőket 1920-ig együtt használták. Ekkor szüntették meg a betétrendszerű bélyegzők gyártását, melyekből napjainkban már csak alig félszáz darab áll használatban. Az 1892 előtt készült betétrendszerű bélyegzőktől eredő bélyegzéseket könnyű megkülönböztetni a kerékrendszerűekétől, mert ezek alakja is merőben eltérő. Az 1890-1920-ig terjedő közös gyártási időszakban már más a helyzet. Mindkét fajta bélyegző alakfajtái nagyon sokszor megegyeznek. A fennálló egyéb eltérések mellett a két rendszerű bélyegző közt a döntő különbség a keltezés számjegyeinek típusa. A betétrendszerűek számjegyei mindig antikva, míg a kerékrendszerűeké kizárólag groteszk típusúak.

a) Betétrendszerű (B) hk-bélyegzők

A betétrendszerű bélyegzőkön a keltezés év-, hó-, nap-, óra- és indítási jelzésből állhat. A betétrendszerű bélyegzők fajtáit a felsorolt öt elem összetétele és elhelyezése határozza meg. A postamesteri bélyegzőket a hivatalos bélyegzőktől különválasztva kell tárgyalnunk, mert amíg a központilag rendelt és gyártott bélyegzők rendszerezésénél megállapítható szabályok szinte törvényszerűek, addig a szabályokat a postamesteri bélyegzőkre csak értelemszerűen lehet alkalmazni. Ennek oka, hogy amíg a postakincstár által rendelt bélyegzőket 1867-től egy vállalatnál gyártották, illetve gyártják, addig az említetteket a postamesterek saját maguk készítették, vagy a legkülönbözőbb helyeken rendelték meg. Ennek az lett a következménye, hogy amíg a hivatalos bélyegzőknél az egy gyártási időszakban készült bélyegzők felépítése és a véset elrendezése azonos, addig a postamesteri bélyegzőknél a legváltozatosabb képet mutatja. Épp ezért e kérdésnél szakítunk az eddigi, az időrendi sorrendben való tárgyalás módszerével s először a központilag beszerzett bélyegzők rendszerével foglalkozunk s csak ez után a postamesteriekkel.

A keltezés két részét, a hónapot, napot egymás felett tartalmazó bélyegző *kétsoros betétrendszerű*, jelzése B2 (11., 95. és 113. ábra). 1837-től 1867-ig alkalmazták.

A keltezés három részét, az évet, hónapot és napot egymás felett tartalmazó bélyegző *háromsoros betétrendszerű*, jelzése B3 (77., 91., 109. és 138. ábra). Alkalmazták 1867-től 1892-ig. A használatban álló bélyegzőknél az évszám 1899-ig kétjegyű, 1900-tól háromjegyű. Gyártásuk kezdetétől néha előfordul a négyjegyű évszám is. A rendszer jelben az év számjegyeit tört alakban adjuk meg. Eszerint a B3 rendszerű bélyegzők három alfajtája a B3/2 (149. ábra), a B3/3 (150. ábra) és a B3/4 (135. ábra).

Egyes nagyobb postahivataloknál előfordul, hogy a napszakjelzést, vagy az indítási jelzést a keltezésbe, mint új sort veszik fel. Így a B2-ből végeredményben B3, a B3-ból pedig B4 rendszerű lenne. A B3 viszont azt a bélyegzőt is jelenti, amely a napot, hónapot és évet tartalmazza. Az előbb említett B3 pedig a napot, hónapot és napszakot, vagy az indítási jelzést tartalmazza. Részben ennek a zavaró jelölési körülménynek kiküszöbölésére, részben pedig azért, mert az úgynevezett B4 bélyegzők — év-, hó-, nap- és napszakjelzés — száma oly kevés, hogy azért külön csoportot képezni nem érdemes, az eredeti

rendszerjelet megtartjuk, de feltüntetjük a többletsort. Így ez a két rendszerjel, mint a B2 és B3 bélyegzők egy-egy alfajtája, B2+1 és B3+1 lesz.

A B3+1 rendszerű bélyegzőknél a keltezés sorrendje rendszerint nap-, hónap-, napszak- és évjelzés. Napszakjelzés helyett ekkor alkalmaznak először órajelzést az arab és római számokkal, mint jelképes napszakjelzést. Az arab számok (165. ábra) a nappali órákat reggel 6-tól este 6-ig, a római számok pedig (166. ábra) az éjjeli órákat este 6-tól reggel 6-ig jelentik. A horvátországi hasonló bélyegzőkön óra és napszakjelzést alkalmaznak. Rendszerint a harmadik sorban találjuk arab számmal az órát és utána a napszakjelzést „JUT" vagy „VEČ" rövidítéssel (168. és 133. ábra). Horvátul „jutrom" reggelt, „večera" estét jelent.

Az egyes keltezési sorok között látható 5-8 milliméter hosszú egyenes darabka a sorválasztó vonal. A B2 bélyegzőknél általában egy (113. ábra) a B3-nál általában két darabot (162. ábra) találunk. A sorválasztó vonal azonban mindkét rendszernél hiányozhat is (141. ábra). Téves összeállításnál a bélyegzéseken találunk rendellenes helyen fekvő sorválasztó vonalat is. A B2-nél az első sor felett, vagy a második alatt, a B3-nál az első sor felett (148. ábra), valamint a harmadik sor alatt. A sorválasztóvonal hiány a B3-nál részleges is lehet, mikor is a meglevő egy vonal vagy az első és második (149. ábra), vagy a második és harmadik sor között fekszik.

Alak szerint a B2 bélyegzők többnyire egygyűrűsök és egykörösök, a B3-ok egykörösök és hatszögletűek, ritkán négyszög vagy ellipszis alakúak.

A kincstári és a nagyobb postamesteri hivatalok részére az 1890-ben rendszeresített kerékrendszerű bélyegzők gyártásával az egykörös alakfőfajta helyett kezdetét vette a pántos körbélyegzők alkalmazása. A kisebb postamesterségek részére is bevezették 1892-ben ezt az alakfőfajtát s ezzel az egykörös körbélyegző gyártása megszűnt. Az alakváltozás természetesen magával hozta a B3 rendszer megváltoztatását is. A keletrészeket most már nem lehetett három sorban elhelyezni, hanem azok a kerékrendszerűekhez hasonlóan, a harántpántban nyertek helyet. Így alakult ki a betétrendszerű bélyegzők utolsó formája, az egysoros betétrendszerű, jelzése B1 (187. ábra). Az évszámot 1899. december 31-ig az év két, 1900. január 1-től három utolsó számjegyével jelölték, így a teljes keltezés öt, illetve hat jelből áll, melyből egy a betűvel rövidített hónapjel. A B3 bélyegzőkhöz hasonlóan ezeket B1/2 és B1/3 rendszerűnek nevezzük (192. és 193. ábra). E változásnak megfelelően a már használatban álló bélyegzőket úgy alakították át, hogy a betétek részére szolgáló vájatot hosszabbra vésték és a betétszám-készletet egy darab 9-es számjegyű betéttel kiegészítették. Az átalakításokat az 19. század utolsó két évében végezték el. Az ezektől a bélyegzőktől eredő bélyegzések mind B1/2, mind B1/3 keltezéssel előfordulnak. Az ezután gyártottak természetesen mind B1/3 rendszerűek.

A postamesteri bélyegzőket az előzőkben mondottak értelemszerű alkalmazásával aszerint nevezzük szintén B1, B2 és B3 rendszerűnek, hogy a keltezést egy, két, vagy három sorban helyezték el. A B1 és B2 rendszerűeknél aszerint, hogy a keltezés mindhárom része (év, hó, és nap), vagy csak két része (hó és nap) fordul-e elő, B1/év, B2/év, B1/hó és B2/hó rendszerűt különböz tétünk meg. A keltezés összetétele a lehető legtágabb határok közt változik. Az évszám két, három, vagy négy számjeggyel szerepel. Hónap neve teljesen

kiírva, vagy legkülönfélébb módon rövidítve, nagybetűkkel, kisbetűkkel, vagy nagy kezdő- és tovább kisbetűkkel. Gyakran előfordul arab számmal, ritkán római számmal is. Nap jelzés arab szám. A keltezés sorrendje német (nap, hó és év), vagy magyar (év, hó és nap) írásmóddal. A számok és betűk típusa antikva, groteszk, gót és írott.

b) Kerékrendszerű, (Kr) hk-bélyegzők

Pest város postahivatal részére 1868-ban, minden valószínűség szerint kísérleti célra készült az első kerékrendszerű bélyegző. Teljes harántpántos körbélyegző (173−177. ábra). A keltezés változtatására hat, kerékre fűzött lánc szolgált. A láncokra nap, hó és évjelzésre antikva típusú arab számokat vésték. Későbbi évekből eredő bélyegzéseket még nem találtunk. Ezzel a merőben új rendszerű bélyegzővel kedvező tapasztalatokat szerezhettek, mert a posta 1873-ban, de most már sokkal szélesebb körű alkalmazásra ismét kerékrendszerű bélyegzőket rendelt. Ezek gyártását azonban 1884-ben beszüntették, pontosabban a Bélyegzőgyár ettől kezdve nem kapott ilyen rendelést. Sem az 1868-ban, sem az 1873-tól gyártott ilyen bélyegzők alakjára, céljára, rendszeresítésükre, továbbá gyártásuk megszüntetésére vonatkozó hivatalos adatot, vagy rendelkezést még nem sikerült találnunk. Az eddig előkerült bélyegzések alapján számukat alig több, mint százra tehetjük. Ezeket az 1890-től fokozatosan alkalmazott, majd 1924-től kizárólagosan gyártott Kr bélyegzők *őseinek* tekintjük s ezért rendszer jelnek a Krő-t használjuk.

A Krő bélyegzők kétféle kivitelben, napszakjelzés nélkül és jelképes napszakjelzéssel készültek. A napszakjelzés nélküliek öt kerekűek, tehát Krő5 rendszerűek (176. ábra). A napszakjelzésesek hétkerekűek, tehát Krő7 rendszerűek (173. ábra). Órajelzéssel készültek, melyet ugyanúgy jelöltek arab és római számokkal, mint a B3+1 rendszerű bélyegzőknél. Az órajelzést a napjelzés után két láncra helyezték el. A hatodik láncra „ — „ és a római számok, a hetedikre „ — „ és az arab számok kerültek. Nappali óráknál a hatodik, az éjjelieknél a hetedik láncot állították „ — „-re. Sokszor találunk olyan bélyegzéseket, ahol elmulasztották az órajelzés beállítását (172. ábra). A Krő bélyegzőknél még meg kell említenünk, hogy ezek az egyedüli Kr bélyegzők, ahol a keltezés számjegyeinek típusa a B rendszerűekéhez hasonlóan még antikva és nem groteszk.

A Krő bélyegzők gyártásának beszüntetése után hat évvel, 1890 elején a kincstári hivatalok és a nagyobb postamesterségek részére, most már valószínű külföldi mintára postánk is rendszeresíti a véglegesnek nevezhető Kr bélyegzőket, amelyeket több-kevesebb változtatással még ma is használnak.

Az 1890-ben rendszeresített Kr bélyegzőkkel a napszakjelzés véglegesen a keltezésbe került s azzal egy sorban, mint annak befejező része a harántpántban nyert elhelyezést. A teljes keltezés feltüntetésére nyolc láncot alkalmaztak, az első kettőn az évjel, a harmadikon a hónapjel, a negyedik és ötödiken a napjel, a hatodikon a napszakjel és a két utolsón az órajelzés foglal helyet. A napszakjelzés ugyanazokból a betűjelekből áll, mint a B1 rendszerűeknél, tehát N és É. Az órajelzés 1-től 12-ig terjed. Ezek a bélyegzők tehát nyolckerekűek, rendszer jelük Kr8 lenne. A későbbiekben majd látjuk, hogy olyan nyolckerekű Kr bélyegzőket is rendszeresítettek, melyekben nem

szerepel napszakjelzés, ezért ezek rendszerjele, az említett későbbitől való megkülönböztetés érdekében Kr8n (178. ábra).

A 19. század legvégén, 1898 és 99-ben már felmerült a századforduló évszámának, az 1900-nak a keltezésben való jelzése. Az évszámot most nem jelölhették két utolsó számjegyével. Ezért rátértek az évszámjelzésnél a három utolsó számjegy használatára. Így alakultak ki a *kilenckerekű kerékrendszerű bélyegzők* (211. ábra). Rendszerjelük Kr9. A jelölt időponttól az új bélyegzőket már így gyártották, a már használatban állókat pedig az eddigi két évszámjel elé egy új lánc befűzésével átalakították. Az első láncra mindössze két számjegy, a 8 és 9-es került. A nagy forgalmú munkahelyeken a bélyegzők élettartama, a rendkívül nagy igénybevétel miatt 2-5 év, míg a kisforgalmú munkahelyeken nem ritka az 50 - 60 év sem. Az élettartamot átlagosan húsz és harminc év közt szabhatjuk meg. Valószínű ezt a tapasztalatot vetették össze a bélyegzők egyszerűbb és így olcsóbb előállítási lehetőségével. Ugyanis a háromjegyű évszám középső láncára — ahol a tízes számjegyeket állítják — vésett tíz számjegy (O-9-ig) közül az átlagos használati idő mellett három esetleg négy számot használtak fel, mire a bélyegző tönkrement. A többi számjegy így használatba sem került, tehát feleslegesnek bizonyult. Ezért eleinte a nagy forgalmú, erősen igénybevett munkahelyek részére készült bélyegzőknél, az idők folyamán pedig mind többnél és többnél az első és második lánc helyett egy szélesebb láncot alkalmaztak s ha erre például rávésték a 90, 91 és 92-es számot, az évszám állítását 1900. január 1-től 1929. december 31-ig, tehát harminc évig végezhették. Az így gyártott bélyegzők végeredményben nyolckerekűek, de mert a bélyegzésen ugyanazt a képet mutatja, mint a kilenckerekűeké, nem teszünk köztük különbséget. Másszóval az alkalmazott láncoknak nem a valós számát vesszük figyelembe, hanem a bélyegzésen látható és leszámolható jelzések számát.

A B1 bélyegzők mellett a kincstári hivatalok és nagyobb postamesterségek oly munkahelyei részére, ahol a napszak jelzése szükségtelen volt, 1912-től megkezdték a napszakjelzés nélküli (év-, hó- és napjel) Kr bélyegzők gyártását is. Ugyanezeket a bélyegzőket rendszeresítették 1912-ben a mozgó- és kalauzposták részére is. Ezek a *hatkerekű kerékrendszerű bélyegzők* (489. ábra). Rendszerjelük Kr6. Kilenc év telt el, míg ezek használatát minden oly postahely részéibe kiterjesztették, melyek nem Kr9 bélyegzőt használnak, így 1921-től csak Kr bélyegzőket gyártanak.

Az 1921-es év még egy lényeges változást hozott. Ekkor tértek át a tizenkétórás órabeosztásról a huszonnégyórásra. Ezt a rendelkezést a postának is végre kellett hajtania. Ennek eredményeként feleslegessé vált a napszakjel, az N és É — mert például az N4 órából 16 óra lett — aminek elhagyásával a Kr9 ismét Kr8 rendszerűvé alakult (225. és 229. ábra). Az 1890-es és az 1921-es Kr8 rendszer megkülönböztetésére, mivel az utóbbi napszakjelzés nélküli, rendszer jelének a *Kr8-at*, míg a napszakjelzéses 1890-es rendszerjelének, mint már ott említettük ezért használjuk a *Kr8n-et*.

A bélyegzők rendszerében az 1938-as év hozta az utolsó változást. Ekkor ismét áttértek az évszám háromjegyű jelöléséről a kétjegyűre. Így elmaradt az első lánc. Ennek eredményeként a Kr8 rendszerű *Kr7-re* (255. ábra), a Kr6 pedig *Kr5-re* (263. ábra) változott. Ugyanekkor a hónapjelzésnél az eddigi betűrövidítés helyett a római számok alkalmazására tértek át.

Valószínűleg takarékossági ok következménye, hogy sokszor évtizedekkel valamilyen típus gyártásának megszüntetése után ismét felbukkan egy-egy, vagy néhány darab, már régen nem gyártott rendszerű bélyegző. Sőt az is előfordul, hogy két rendszer eleme keverve szerepel egy új bélyegzőn. Tekintettel ezek elenyésző számára, nem találtuk célszerűnek, hogy ezek részére külön típuscsoportokat képezzünk, hanem ezeket a gyártási időszaknak megfelelő típuscsoportba, mint változatot vesszük fel. Keletkezésüket az említett okon belül két körülménynek köszönhetik. Amikor új postahely megnyitását határozzák el, a Posta Anyagszertára megrendeli a szükséges bélyegzőket. Gyakran előfordul, hogy különleges okok, háború, megszállások, békeszerződések területváltozási rendelkezései, a helynév időközbeni megváltoztatása, stb. következtében a szóbanforgó postahely megnyitására nem, vagy más hivatalnéven kerül sor. Az elkészült bélyegzők használatlanul az Anyagszertár birtokában maradnak. A másik körülmény rövid ideig működő postahelyek megszűnéséből következik. Ezek bélyegzőit, hasonlóan a tönkrement bélyegzőkhöz, az illetékes postaigazgatóságok az Anyagszertárnak szolgáltatják be, ahol a használatból kivont bélyegzőket megsemmisítik. A használatba nem került új bélyegzők egy részét körülbelül 1940 óta átvésik, az alig használtaknak a keltezés változtatására szolgáló berendezését, illetve annak egyes, még használható láncait az új bélyegzőkbe beépíttetik. Innen adódik az az érdekesség, hogy még napjainkban is készül oly Kr7, vagy Kr5 bélyegző, ahol a hónapot nem római számmal, hanem betűrövidítéssel jelölik. Sőt ennek az ellenkezője is előfordul úgy, hogy 1938 óta nem gyártott Kr8 rendszerű bélyegzőt készítenek, de a hónap római számos.

5. A BÉLYEGZŐK NYELVE ÉS A BÉLYEGZÉSEK SZÍNE

A bélyegzők nyelvén azt értjük, hogy a helynév és az esetleges szöveg milyen nyelven készült. A nyelvhasználatot általában az ország mindenkori politikai helyzete, vagy még helyesebben az Ausztriától való függősége és a Horvátországgal való kapcsolata szabta meg. Ennek megfelelően egy, két és három nyelvű bélyegzőket különböztetünk meg. A helynév nyelve latin, német, magyar, olasz és egyetlen egy esetben francia. A többnyelvűeknél magyar-német, magyar-horvát, magyar-olasz, magyar-latin és magyar-rutén (cirill betűkkel), német-horvát és magyar-német-horvát. A helynéven kívüli szöveg nyelve német, magyar, vagy olasz, a többnyelvűeknél magyar-horvát, magyar német, magyar-rutén vagy német-horvát.

A különböző nyelvű szöveg alkalmazási időszakai élesen nem határolhatók el. Eleinte vegyesen fordulnak elő, majd 1867-től mind élesebben meghatározhatók. A latin nyelvű szöveget általában a német és magyar mellett a 18. században használták.

A német nyelvet a bélyegzők zöménél általában az 1840-es évek közepéig, majd kizárólag az abszolutizmus korában, 1850-867-ig alkalmazták.

Magyar nyelvű bélyegzőkkel kezdettől fogva találkozunk, Számuk különösen 1847-től szaporodik. A Helytartótanács ugyanis 1847. május 4-én rendeli el a magyar nyelv hivatalos használatát. Az első magyar felelős kormány megalakulása után a földművelés,- ipar- és kereskedelmi miniszter

1848. május 24-én elrendeli a magyarországi postahivatalok részére a magyar nyelvű címtáblák, pecsétnyomók és bélyegzők kötelező alkalmazását. Mint érdekességet idézzük a rendelet pár szavát: „. . . és a *levélbélyegek* magyar helynevekkel láttassanak el.” A bélyeg akkor nem bélyeget, a levélbélyeg sem levélbélyeget, hanem postai hely- és keletbélyegzőt jelentett. Itt rá kell. mutatnunk Térfi művének egyik tévedésére. A magyar nyelvű címtáblák, pecsétnyomók és bélyegzők használatának elrendelését is mint a Helytartótanács rendeletét említi és időpontját is egy évvel előbbre, 1847-re teszi.

Ebben a néhány évben készült különben a legtöbb magyar-német kétnyelvű bélyegző is. 1867. május 1-től, most már a papíron legalábbis önálló magyar postaigazgatás kizárólag a magyar nyelvű bélyegzőket engedélyezi és alkalmazza. Tagadhatatlan az is, hogy 1871-ig még készülnek magyar-német kétnyelvű bélyegzők, ezek eredetének okait azonban a postahivatalok állandó és ideiglenes jellegű h- és hk-bélyegzőinek ismertetésénél elemezzük.

Az olasz és olasz-vegyes nyelvű bélyegzőket Fiumében használták, a 19. század végéig. Horvátország területén a német, majd a horvát-német nyelvű bélyegzők után 1871-től általában a horvát névnek megfelelő helynevet használták. Kivételt képeztek azok a nagy hivatalok, ahol a városnak, községnek magyar és horvát neve is volt. Ezeknél többszöri változtatással csak magyar, csak horvát, majd magyar-horvát és horvát-magyar megnevezést alkalmaztak. Az egy francia nyelvű bélyegzőt Sopron város postahivatal használta. A magyar-rutén nyelvű bélyegzőket a kárpátaljai autonóm területen, 1939. július 7-től a második világháború végéig használták.

A bélyegzéshez használt festék általában fekete. Kezdetben előszeretettel használtak színes festéket is. A h-, hk-bélyegzők használatának kezdetétől alkalmazott színek a vörös, zöld, kék, ibolya-vörös és kékes árnyalatban valamint a sárga. Ez utóbbit ne tévesszük össze egyes régi, vagy háborús oxidált feketével. Ma a fekete színen-kívül két kezelési szaknál, a készpénzzel bérmentesített küldemények és a sürgős táviratok kezelésénél alkalmazzák a vörös színt. A hk-bélyegzések különben mind feketék. Az alkalmi bélyegzőknél még ma is gyakori a színes festékpárna használata.

6. RENDSZERKÉPZÖ ELEMEK

A bélyegzők (bélyegzések) alakjára, szövegére, díszítésére, a keltezés és egyéb jelzésekre, valamint rendszerére vonatkozó és az előzőekben tárgyalt megállapítások határozzák meg azokat az alapelemeket, melyek segítségével, felépíthetjük a bélyegzők (bélyegzések) rendszerezését. Az itt szerepet játszó bélyegző (bélyegzés) részeket gyűjtőnéven *rendszerképző elemeknek* nevezzük. A rendszerképző elemek közül azok, melyeknek teljes, esetleg részleges jelenléte, vagy elmaradása határozza meg, hogy valamely bélyegző (bélyegzés) mely típuscsoportba tartozik, a *típuscsoport meghatározó elemek*. Ide tartoznak az alakfőfajta, a bélyegzők rendszere és a fődíszítőelemek, vagy ezek elmaradása. Egy-egy típuscsoportba tartozó bélyegzőkre ezek az elemek jellemzőek.

A típuscsoporton belül lehetnek olyan eltérések, melyek a gyártási idő bizonyos szakaszára jellemzőek. Például a pántos körbélyegzőknél 1890-től

napjainkig a korona alkalmazása, vagy elhagyása. Ilyenkor a csoporton belül alcsoportokat képezünk s ezeket a csoportot jelző nagybetű mellett vagy egy kisbetűvel, vagy egyéb módon jelezzük. Ezekkel részletesen a típuscsoportok tárgyalásánál foglalkozunk.

Ugyanazon a típuscsoporton, vagy alcsoporton belül — természetesen eltekintve a helynévtől — az egymástól eltérő vésetű bélyegzők képezik a *típusokat*. Az ezekre jellemző elemeket *típusmeghatározó elemeknek* nevezzük.

A típusmeghatározó elemek az alakfajta, a hivatalnév összetétele, a helyjelölés, a földrajzi helymeghatározás, a napszak- és indítási jelzés, a szöveg betűinek és számjegyeinek típusa, az ellenőrzőbetűk elhelyezése és a megkülönböztető jelzések.

A típusképzésnél azonban olyan okok merültek fel, amelyek egy típuson belül is további bontást tettek szükségessé. Ezeket *változatoknak* nevezzük. A változatokat előidéző okokat két csoportba oszthatjuk. Az elsőbe azok tartoznak, melyek következtében a használatban álló bélyegzőket kellett megváltoztatni. E változtatás folyamányaként, annak megtörténte után a bélyegzések már eltérő képet mutatnak. Tehát itt a bélyegző ugyanaz maradt, csak a bélyegzés változott.

A második csoportba tartozó okok leggyakrabbika az, amikor különösen a nagy forgalmú munkahelyeken, a típuscsoport gyártási időszakán belül, ugyanaz az ellenőrzőbetűs bélyegző megy tönkre. A helyette készített új bélyegzőtől és a régitől eredő bélyegzések egyformák, tehát azonos típusúak. Viszont kisebb-nagyobb vésési eltéréseket tartalmaznak, így ezek is változatokat képeznek. Ebben az esetben különböző bélyegzőkről, de közel azonos bélyegzésekről van szó. Az elmondottakból következik, hogy a változatok, ellentétben a típusokkal nem egységes elvek szerint jönnek létre, ami miatt a rendszerezésbe sem illeszthetők egyformán be.

Az először említett változtatások háromféleképp keletkezhetnek. A legegyszerűbb mód az, amikor a véset feleslegessé váló részét eltávolítják. Egyszerűen kivésik. Ezek a *kivésett bélyegzők*. A második mód az, amikor a feleslegessé váló részeket kivésik és az új részeket ugyanabba a bélyegzőbe bevésik. Ezek az *átvésett bélyegzők*. Végül amikor a keltezésre szolgáló berendezést változtatják meg, az *átalakított bélyegzők* keletkeznek.

A tönkrement bélyegzők helyett készített új bélyegzőknél változhat a keretvonal és a betű nagysága, a keltezésben előforduló számok alakja és mérete, a betűközök, a körirat nyílt része (a kezdő és végpont közti távolság), a szöveg betűinek egymáshoz, a díszítéshez, vagy az osztóvonalakhoz viszonyított elhelyezése stb. Az esetleges több eltérés közül mindig csak egy-két legjellemzőbb eltérést adjunk meg. Méretmegadásoknál lehetőleg milliméteres, de legfeljebb fél milliméteres eltérést vehetünk figyelembe, mert ennél kisebb méreteltéréseket a papír, festék és a bélyegzés technikája is eredményezhet.

A bélyegzők megváltoztatására szolgáló okokat, fejtegetéseink során már említett néhány esettel együtt a következőkben foglalhatjuk össze.

A német hivatalos nyelv eltörlése után, valamint a kárpátaljai autonóm terület rendezésekor, az onnan kiváló hivatalok kétnyelvű, magyar-német, illetve magyar-rutén bélyegzőiből kivésték az idegen nyelvű helynevet.

Pályaudvarról községbe kerülő, vagy számozott hivatalnak nem számozottra való névváltoztatásánál kivésték a „P. U.” jelzést, vagy a hivatalszámot.

Rendszerváltozás következtében kivésték a második fődíszítőelemet, a koronát.

Az országos helynévrendezés előtt kötőjellel elválasztva külön írt összetett helynevű bélyegzőkből a rendezés után kivésték a kötőjeleket.

Az 1890-1892 és 1918-1920-ban korona nélkül gyártott bélyegzőkbe az első fődíszítőelemnek, a vonalkázás megfelelő részének kivésése után bevésték a második fődíszítőelemet, a koronát.

Egyszerű helynevű hivatal egypántos bélyegzőit, ha a hivatal számozott nevet kap, gyakran kétpántosokká alakítják át. Ilyenkor kivésik az alsó félgyűrűben levő díszítést, az alsó körszelet alsó körvonalának megfelelő darabját és ha van, az alsó körszeletből az ellenőrzőbetűt. Ezek helyére bevésik a függőleges pánt osztóvonalait, a hivatalszámot és újra, de most már párban az ellenőrzőbetűt.

A B1/2 és Kr8n bélyegzőknél a századfordulón a kétjegyű évszámot háromjegyűre egészítették ki s a keletváltoztatásra szolgáló berendezést ennek megfelelően alakították át.

A rendszertan ismeretében most már rátérhetünk postahelyeink bélyegzőinek és bélyegzéseinek részletes tárgyalására.

II. Fejezet

A POSTAHIVATALOK BÉLYEGZŐI

A postahivataloknál használt bélyegzők eredete alapján az 1752-vel kezdődő és napjainkig tartó időszakot három korszakra oszthatjuk. Az osztrák postaigazgatás postamesteri-, az osztrák postaigazgatás hivatalos és a magyar postaigazgatás bélyegzőinek korára. A három korszakot évszámmal azonban élesen nem választhatjuk el egymástól. Az osztrák postaigazgatás hiába rendszeresít 1840-ben és 1850-ben előírt alakot és hiába gyártat központilag hk-bélyegzőket. Ugyanis ezekkel részben csak az új postahivatalokat szerelik fel, részben pedig a már működő postamesterségek csak akkor kapnak, ha azt külön kérik. Ez az oka annak, hogy egyes postamesterek még jóval 1850 után is készíttetnek saját hatáskörükben bélyegzőket.

Ugyanez a helyzet, bár itt más okok játszottak közre, az osztrák és a magyar postaigazgatás különválása után is. A magyar postaigazgatás 1867 május elsejei önállósulási időpontja sem egy meghatározott kelet a bélyegzők gyártásának szempontjából éspedig azért nem, mert 1871. január 1-ig a Magyarország területén működő egyes postaszervek részére még Bécsben készülnek bélyegzők.

Joggal merülhet fel a kérdés, hogy ha a magyar postaigazgatás visszanyerte önállóságát, miért készülhettek még majdnem négy évig idegenben bélyegzők? Ennek megértéséhez rövid történelmi visszapillantást kell vetnünk.

A kiegyezéskor a magyar postaigazgatás hatáskörébe az akkori Magyarország és Erdély került. Az osztrák postaigazgatás hatáskörében maradt a Határőrvidék. Ez magába foglalta Horvát- és Tótország nagyrészét, a Szerémséget, a német és a román bánságot. A magyar-horvát viszonyt szabályozó 1868. évi XXX. tc. a Határőrvidék 11 határőrezredét Horvát-Szlavón és Dalmátországhoz tartozónak ismeri el, a többi részt pedig Magyarországhoz csatolja. A postahivatalok átvételére az 1868. március 30-án kelt számnélküli rendelet (R. 1868. III. 31-i 9. szám) a következőket mondja:

„1868. április 1-től kezdve a zágrábi cs. kir. postaigazgatóság s a kerülethez tartozó postahivatalok s postaintézetek a cs. kir. kereskedelmi ministerium hatásköréből kiválnak. Horvát- és Tótország polgári kormányzatú részeiben rendszeresített és az A. alatti jegyzékben elősorolt hivatalok a zágrábi postaigazgatóság közvetlen igazgatása alatt maradván az ahhoz tartozó tisztviselőkkel és hivatalbéliekkel együtt a m. kir. kereskedelmi ministerium vezetése

alá helyeztetnek. Ellenben a horvát- és tótországi, valamint a szerb bánáti határőrvidékben létező és a B. alatti jegyzékben előszámlált postahivatalok, az ottani tiszti és szolgaszemélyzettel együtt ugyancsak f. é. április 1-től kezdve a Zimonyban felállított postafelügyelőséghez (Postinspectorat) csatoltatnak, mely a közvetlen igazgatást a cs. kir. postaigazgatóságok részére megszabott hatáskör korlátain belül átveszi s a cs. kir. hadügyministerium vezetése alá helyeztetnek." A zágrábi postaigazgatóság tehát 1867. május 1-től 1868. április l-ig ezért rendelte bélyegzőit Bécsben.

A rendeletben említett B. jegyzékben szereplő határőrvidéki postahivatalok pedig csak 1871. január 1-től kerültek a magyar postaigazgatás hatáskörébe. A vonatkozó 24.541/4619 sz. rendelet (R. 1870. XII. 24-i 21. szám) a következőképp intézkedik:

„1871. évi január 1-től kezdve a postaügy vezetését és főigazgatását a Horvát-Tótországi és a Szerb bánáti határőrvidéken a földmívelés, ipar és kereskedelemügyi m. kir. ministerium veszi át. A zimonyi cs. kir. postafelügyelőség f. évi december hó 31-ével megszűnik, a kötelékéhez tartozó, az alábbi jegyzékben elősorolt postahivatalok, postaintézetek és pedig a Horvát-Tótországi határőrvidéken a Pétervárad-i ezredbeliekkel együtt a zágrábi, a Szerb bánáti és a titeli zászlóaljbéliek a temesvári postaigazgatóság közvetlen igazgatása alá helyeztetnek". A Határőrvidék idetartozó postahivatalai részére ezért készültek 1867. május 1-től 1870. december 31-ig a bélyegzők az osztrák postaigazgatás rendelésére Bécsben.

Még meg kell jegyeznünk, hogy a magyar postaigazgatás a B3 rendszerű bélyegzők rendszeresítésével néhány hónappal megelőzte az osztrák postaigazgatást. Mivel azonban ezt a rendszert az osztrákok tőlünk átvették, a Bécsben gyártott bélyegzők hasonlóak a Pesten gyártottakhoz.

A felsoroltak figyelembevételével tehát a típuscsoportokat nem történelmi szempontok, hanem a rendszertanban tárgyalt típuscsoportképző elemek alapján alakítjuk ki.

Az osztrák postaigazgatás idejéből eredő és 1867. május 1 után még forgalomban levő h- és hk-bélyegzők használati idejével kapcsolatban egy nem érdektelen körülményre kell a figyelmet felhívnunk. Tény, hogy a magyar postaigazgatás önállósítása után a posta első intézkedései közé tartozott a magyar hk-bélyegzők rendszeresítése és gyors ütemű beszerzése. Ennek következtében az ettől az időponttól megnyíló új postahelyeket már kizárólag magyar gyártmányú hk-bélyegzőkkel szerelik fel, a már működő hivatalokét gyors ütemben kicserélik. Az osztrák postaigazgatás idejéből származó és hk-bélyegzőket azonban nem kellett beszolgáltatni. Így azok a hivatalok birtokában maradtak. Az új bélyegzők átvétele után is még sok hivatal rövidebb-hosszabb ideig használta ezeket, bár rendszerint csak a belkezelésben. A legtovább használt ilyen h-bélyegző Babócsa postahivatal 1840-ben készült és a hB típuscsoportba tartozó bélyegzője, melyet csomagszállítóleveleken 1920 után is használtak, a hátoldali kezelési bélyegző helyett.

Negyed század telt el addig, amíg a tönkrement bélyegzők beszolgáltatását szabályozták. A 30.547/V. 9 sz. rendelet (PTRT. 1892. V. 16-i 28. szám) kimondja, hogy új hk- és egyéb bélyegzők, valamint pecsétnyomók kiadása esetén a régit megsemmisítésre be kell szolgáltatni az országos posta- és távírdagazdászati hivatalhoz, mai nevén a posta Központi Anyagszertárhoz.

Az új bélyegzők beszerzése 1871-től központilag történt s az a Postavezérigazgatóság hatáskörébe tartozott. Az egyes gyártási időszakok bélyegzői ezért mutatnak egységes képet. A posta 1951. évi átszervezésénél azonban a bélyegzők központi beszerzésének jogkörét a postaigazgatóságok hatáskörébe utalták. Ennek eredményeként az azóta gyártott bélyegzők, bár sem alakjuk, sem rendszerük, sem szövegelrendezésük nem változott meg, már korántsem olyan egységesek, mint az előző időszakokban.

Az 1867-től 1871-ig terjedő időszakról még azt is meg kell említenünk, hogy a zágrábi postaigazgatóságon kívül a többi postaigazgatóságnál is előfordult, hogy saját hatáskörükben rendeltek hk-bélyegzőket. Így lát napvilágot még néhány, erősen az osztrák postaigazgatás bélyegzőire emlékeztető magyar-német, vagy magyar/német szövegelrendezésű kétnyelvű bélyegző. Ezek a már említett ellipszis alakú és a soproni postaigazgatóság által rendelt bélyegzőktől eltekintve, egykörös B3 hk-bélyegzők. A német helynevet azonban 1871-től kezdve ezekből kivésték, vagy a bélyegzőket kivonták a forgalomból.

A típuscsoport jelölésekre használt nagybetűk közül nyolcat külön ki kell emelnünk. *„A”*-val jelöljük a sor-, *„B”*-vel a négyszögletes, *„C”*-vel az ellipszis alakú, *„D”*-vel az egygyűrűs kör- és *„I”*-vel a hatszögletes bélyegzőket. Továbbá *„E”*-vel a B2 rendszerű egykörös, *„F”*-fel a B3 rendszerű egykörös és *„J”*-vel a B1 rendszerű kétpántos körbélyegzőket. Az utóbb felsorolt betűk elsősorban rendszert és csak másodsorban jelentenek alakot. A típuscsoportokon belül képzett alcsoportokat a felsorolt nyolc betű kombinálásával jelöljük. Például valamely hivatal ellipszis alakú helybélyegzője a *„hC”* típuscsoportba tartozik. Vagy nézzük meg Léva postahivatal egyik, szintén ellipszis alakú bélyegzőjét. Ez helynév és keletbélyegző, tehát az előbb alkalmazott „h” jelzés elmarad, így típuscsoportja *„C”*. A bélyegző keltezése B3 rendszerű, tehát ez a bélyegző a típuscsoporton belül a *„CF”* alcsoportba tartozik.

A postahivatalok típuscsoportjait időrendben A-tól R-ig jelöljük. Azokból a bélyegzőkből, melyeknek alakja, esetleg rendeltetése a korabeliektől teljesen eltérő, *különleges bélyegzők* gyűjtőnévvel külön típuscsoportot képeztünk; csoportjele a W. A mozgóposták és jegyzékelőmenetek részére sokszor olyan bélyegzőket rendszeresítenek, melyeknek nemcsak rendszere, hanem a keltezésbe beépített jelölések is merőben eltérnek a postahivatalok bélyegzőinél alkalmazottaktól. Ezeket a típuscsoportokat a mozgópostáknál ismertetjük, itt csak annyit jegyzünk meg, hogy ezek csoportjelére az S-től V-ig terjedő nagybetűket használtuk fel.

A típuscsoportok ismertetésénél először megadjuk a csoportjelet. A h-bélyegzőknél a csoportjel nagybetűje előtt mindig feltüntetjük a „h” jelzést. A hk-bélyegzőknél a „hk” jelzést nem használjuk. Ezután megadjuk a gyártási időt. A postamesteri bélyegzőknél a készítési időket természetesen nem ismerhetjük; itt a két időpont a legkorábbi előfordulási és a legkésőbbi használatbavételi időpontot jelenti. Közvetlenül ezután meghatározzuk az alakfőfajtát és a hk-bélyegzőknél azok rendszerét. Majd részletesen ismertetjük a típuscsoport leírását és esetleges érdekesebb történeti adatait. Az ismertetés végén közöljük a gyártási időszakban készített bélyegzők darabszámát. Ahol pontos adatok nem állnak rendelkezésre, ott a valószínűsítési eljárással meghatározott, vagy becsült darabszámot. A postamesteri bélyegzőknél pedig az eddig

ismert bélyegzéseknek megfelelő bélyegzőszámot. Végül a változatok figyelembevételével közöljük a létezhető bélyegzések számát és mint történelmi érdekességet minden típuscsoportban az elsőnek és utolsónak készített, illetve gyártott bélyegzőknél pedig a csoport legrégebbről és legkésőbbről ismert bélyegzését.

1. A postahivatalok állandó jellegű h- és hk-bélyegzői

a) Helynévbélyegzők (h-).

A h-bélyegzők kivétel nélkül az osztrák postaigazgatás alatt készültek és valamennyiük postamesteri eredetű. Típuscsoportjaik:

hA. Típuscsoport. 1752-1849. Keretvonal nélküli sorbélyegzők. Készítésük szerint betűkből összerakottak (2. ábra) és vésettek (1. ábra). A legelterjedtebb betűtípus az antikva. Eleinte a legtöbb bélyegző ilyen betűkkel készül, de még a használati idő végén is gyakori. A helynév rendszerint nagybetűkkel készül, de sűrűn előfordul a nagy kezdő és kisbetűk használata is (2. és 5. ábra). Ritkábban használják, 1765 és 1848 között a groteszk típushoz hasonló betűket (3. ábra). A gót betűk (4. ábra) már 1759-ben felbukkannak, azonban csak 1781-től terjednek el. A század végén, általában 1792 után már alig használják. Az írott betűkkel készített bélyegzők a 19. század elején válnak gyakorivá, de első hírnökük már 1763-ban feltűnik (5. ábra). A kurzív betűket 1818- 1847 között alkalmazták (6. ábra). A betűk nagysága, valamennyi betűtípusnál 2-11 milliméter között változik. A bélyegző hossza mindig a helynév terjedelmétől függ.

A helynév előtt a gyakran alkalmazott „von" szócska (7. ábra), vagy ennek „v" rövidítése (9. ábra), ritkán a francia „de", illetve „d" a küldemények eredetére utal, a. m. Kőszegről, Pozsonyból stb.



1—3. ábra



4—6. ábra



7–9. ábra

Ismerünk azonban négy olyan bélyegzőt, amelyeknél a „V” nem a ‚von”, rövidítése, hanem az összetett helynév első részének rövidített alakja. „V Tepla”. tehát Vágtepla, „V Újhely” Vágújhely, „V Falva” pedig Vámosfalva. Kétségkívül legérdekesebb Pécs latinnyelvű nevének — Quinque Ecclesiae — rövidítése, amelyben a „Quinque” — latinul öt — szavat római ötös számjeggyel rövidítették: „V Eclesie” alakban.



10—12. ábra



13-15. ábra

A bélyegzők rendszerint egysorosak, de kétsorosak is készültek (8. és 9. ábra), különösen ha a szöveg földrajzi helymegjelölést is tartalmaz (10. és 11. ábra). Kétsoros szövegnél előfordul a sorválasztó vonal használata is (9. ábra).

Díszítést ezeknél a bélyegzőknél ritkán találunk. A használt 3 féle díszítő elem még elég kezdetleges rajzú. Ezek postakürt rajzból, vagy fekvő S alakú (13. ábra) motívumokból állnak. Térfi művében „KEREPES” bélyegzője (12. ábra), amelyén a helynév alatt, kapcsos zárójelhez hasonló vonaldarabot látunk, ilyen alakban nem létezett. Az említett vonalat — amely különben díszítőelemnek tűnik — nem vésték a bélyegzőbe, hanem azt tintával húzták a küldeményre; tehát nem tartozik a bélyegzéshez.

A földrajzi hely megjelölések közül Magyarország, Illíria és a Határőrvidék fordul elő, „in. U.”, „in Ung”, „in Ungarn”, „Ungarn”, „Illyrie”, „Illyrien”, és „in Milit.” alakban.

A posta megjelölése is előfordul a hivatalnév előtt „Post” szóval, vagy .,P.” rövidítéssel (14. ábra).

Használtak 459 magyar és 41 horvát, összesen 500 darab bélyegzőt. Az első Debreczin (1752), az utolsó Raszlavicz (1850. II. 10.). A színes bélyegzésekkel együtt 536 féle bélyegzést ismerünk.

hB. Típuscsoport. 1753-1849. Négyszögletes alakú h-bélyegzők, ritkán kettős keretvonallal. Betűtípus a bélyegzők zöménél a teljes készítési idő alatt antikva nagybetűk (15−17., 24. és 25. ábra), előfordul azonban a nagy kezdő és a kisbetűk alkalmazása is. (18. ábra). A szövegelrendezés általában egysoros, a borotvapenge alakfajtánál kétsoros (17. ábra), ritkán háromsoros. A többi betűtípusból 1753-1842 között előfordul a groteszk (19. ábra), 1779-ben az

írott (21. ábra) és 1838-ban a kurzív (20. ábra). Gót betűs bélyegzőket ebben a típuscsoportban nem találunk, de az írott betűs szövegnél ismeretes a latin és gót betűk vegyes használata (22. ábra). Ebben a típuscsoportban tűnik fel először a negatív betű. Rendszerint külön keretvonal nélküli formában (23. ábra), de gyakori a keretvonalas alakfajta is (26. ábra).

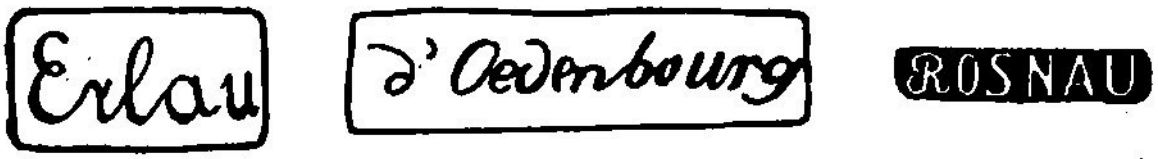
A „von" és „de" szócska használata „v" és „d*" rövidítéssel fordul elő (22. ábra).



16—18. ábra



19—20. ábra



21—23. ábra



24-26. ábra

Díszítést a keretvonalon belül nem alkalmaznak, de gyakori — tizennyolc félét ismerünk — az apró díszítő elemekből összeállított keret (24. és 25. ábra).

Használtak 112 magyar és 2 horvát, összesen 114 darab bélyegzőt. Az első v. Tyrnau (1753), az utolsó Zombor (1849). A színes bélyegzésekkel együtt 130 féle bélyegzést ismerünk.

hC. Típuscsoport. 1858-1819 Ellipszis alakú h-bélyegzők. Általában egyszerű (27. ábra), ritkán kettős (28. ábra) és gyakran díszítményes keretvonallal. 1818 óta a legkedveltebb alakfőfajta. Mind az egyszerű (35. ábra), mind a kettős keretvonalú (36. ábra) bélyegzőknél megtaláljuk a harántpánt ősi alkalmazását.

A gót betűk kivételével valamennyi eddig használt betűtípust itt is meg-

találjuk. Ennél a típuscsoportnál, az egész készítési időszakban legáltalánosabb az antikva betű (27., 28. és 32 ábra). A groteszk 1818-1839 (29. és 38. ábra), a kurzív 1818-1846 (31. ábra) és az írott 1818-1848 között fordul elő (31., 35. és 37. ábra). A negatív betűkkel (34. ábra) vésett bélyegzőket 1822-1845 között készítették. Ez utóbbiak keretvonal nélkül és keretvonallal is ismertek. A negatív szöveg betűtípusa antikva, groteszk, kurzív és írott. Valamennyi betűtípusnál gyakori a kétsoros szövegelrendezés (33., 45. és 46. ábra).



27—29. ábra



30—32. ábra



33—35. ábra



36−38. ábra

Nagyon gyakran alkalmazzák a díszítményes keretvonalat (37-42. és 48. ábra). Huszonkét fajtát ismerünk. A díszítményes keretvonalon kívül előszeretettel használják a véset üres mezőinek díszítő elemekkel való kitöltését (30., 35. és 42. ábra). Az ismert 46 féle díszítés közül hivatalos jellegűnek minősíthetjük az úgynevezett „bajusz” díszítést, mely laposan (43. ábra), vagy erősen ívelt (44. ábra). Gyakran csak a szöveg felett, vagy alatt (45. ábra) helyezik el.



39—41. ábra



42—44. ábra



45−47. ábra

A „von” szócska kizárólag „v” rövidítéssel fordul elő (41. ábra). Itt alkalmazzák először a von helyett az „aus”-t, de mindig „A” rövidített alakban (36. ábra).

A földrajzi helymegjelölések közül csak az „in,” vagy „im Bánat” használatos (46. ábra).

Sokszor alkalmazzák a posta jelzést P, PA (Postamt), Post (47. ábra), O. P. A. (Oberpostamt), K. K. Postamt a K. K. T. P. A. (Kaiserliche Königliche Territorial Postamt) formában (48. ábra).

Használtak 345 magyar és 41 horvát, összesen 386 darab bélyegzőt. Az első Alba Regalis (1818), az utolsó Csany (1849). A színes bélyegzésekkel együtt 473 féle bélyegzést ismerünk.

hW. Típuscsoport. 1828-1848. Különleges alakú h-bélyegzők. Ide soroltuk azokat a h-bélyegzőket, melyeknek alakja a szokásos keretvonalfajtáktól annyira eltérő, hogy egyik csoportba sem voltak beoszthatók (49-52. ábra).

Használtak 14 darab bélyegzőt. Az első Werschetz (1818), az utolsó Dorogh (1862).



48-60. ábra



51-53. ábra

b) Hely- és keletbélyegzők (hk-)

Postahivatalaink első hk-bélyegzői még természetesen az osztrák postaigazgatás idejében készültek. Térfi könyve szerint az első hk-bélyegzőt Nagymihály postahivatal használta volna 1806-tól. Ez a megállapítása azonban a keltezés rosszul olvasható évszámából eredhet. Ugyanis az 1822 előtti korból még nem találtunk hk-bélyegzést. Az általa említett, s a Postamúzeumban őrzött gyűjteményében szereplő és Nagy Mihály postahivatal érkezési bélyegzőjével ellátott levél sem ebből a korból származik. Épp ezért hk-bélyegzőinek készítésének kezdeti időpontját, eddigi kutatásaink alapján — egyelőre természetesen ideiglenesen — 1822-ben állapítottuk meg. Típuscsoportok:

A. Típuscsoport. 1822-1867. Sorbélyegzők, betétrendszerű keltezéssel. A készítési időszak elején általában a betűkből összerakott bélyegzőknél fordulnak elő. 1842-től a vésett bélyegzők rendszeresen úgy készülnek, hogy a bélyegző feje már magában foglalja azt a részt is, ahová a keltezés változtatására szolgáló betűket és számokat befogják. A kiékelés helyett ezeket csavarral rögzítik. Így e fajta bélyegzők már a mai értelemben vett betétrendszerűek. Az összerakott bélyegzőket is ide soroljuk, mert a bélyegzésnél azokkal is egyszerre ütik a helynevet és a keltezést a küldeményekre. Aszerint, hogy a keltezést egy, vagy két sorban helyezik-e el, tehát hogy a bélyegző B1, vagy B2 rendszerű-e, a típuscsoportnak két alcsoportját különböztetjük meg.

AJ. Alcsoport. B1 rendszerű hk-bélyegzők. A típuscsoport egész készítési ideje alatt előfordulnak. A helynév betűtípusa 1822-1861 között antikva (53-59. ábra), 1832-1861 között kurzív (60. és 62. ábra), 1839-1845 között



54−-56. ábra .



57−59. ábra

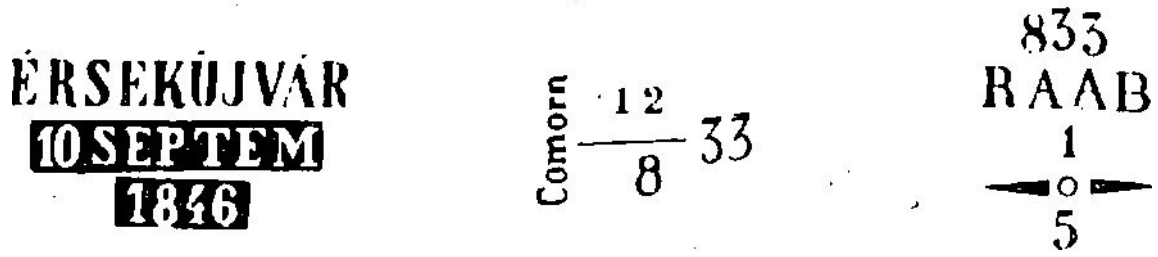


60-62. ábra

írott (61. ábra) és 1867-ben groteszk. A helynév általában nagybetűkből áll. Az írott betűknél mindig, de a többi betűtípusnál is előfordul a nagy kezdő és kisbetűk használata (59. és 61. ábra). A szöveg általános elrendezése kétsoros, az elsőben a helynév, a másodikban a keltezés nyer elhelyezést. Gyakori azonban még az egysoros elrendezés is (57-59. ábra).



63–65. ábra



60–68. ábra

A típusjelzésben a kétféle módon elhelyezett keltezés megkülönböztetésére a kétsoros szövegűeknél az „AJ” betűpárt, az egysorosoknál az „A” betűt alkalmazzuk.

A keltezés rendszerint kétrészes, hó és nap, de gyakori a háromrészes, év, hó és nap is. Az előzőket tehát B1/hó (53-55. és 58-64. ábra), az utóbbiak B1/év rendszerűek (56. és 57. ábra) A keltezés betűinek és számjegyeinek típusa sokszor eltérő a helynév betűtípusától, 1842-től a Bécsben készült bélyegzőknél egységes (60. ábra). A B1/hó rendszerűeknél a hó és napjelzés arab számmal (53. ábra), vagy a hónap betűivel kiírva, illetve különféle módon rövidítve, a nap pedig arab számmal (54., 58. és 60-62. ábra). A B1/év rendszerűeknél a hó és napjelzés, mint az előbbieknél, az évszám két- (56. ábra), három- vagy négy számjeggyel (57. ábra). A hónapjelzés mindegyik esetben nagybetűkből (54., 55., 60-64. ábra), vagy nagy kezdő és kisbetűkből áll (57-59. ábra).

Földrajzi helymegjelölést már csak egy esetben találunk, háromsoros szövegelrendezéssel (62. ábra).

Érdekes az ívelten vésett helynév alkalmazása (63. 64. ábra). A bélyegzők nyelve ritkán latin, rendszerint német, vagy magyar, de kétnyelvű magyar/német is előfordulhat (64. ábra).Mint érdekességet említjük meg, hogy ebbe az alcsoportba tartozik a legrövidebb helynevű bélyegzőnk. Székesfehérvár postahivatal használta, a helynév mindössze egy „A” betű, a latin „Alba” helynév rövidítése (58. ábra).

AE. Alcsoport. B2 rendszerű hk-bélyegzők. A kétsoros keltezést vagy a helynév után (65. ábra), vagy a helynév alatt (66. ábra) helyezik el. Érdekes

megoldás a függőlegesen vésett helynév mellett alkalmazott keltezés (67. ábra). A keltezés összetételére az AJ alcsoportnál mondottak itt is érvényesek. Gyakori a háromrészes keltezés két sorban való alkalmazása, ezek értelemszerűen B2/év rendszerűek (66. és 67. ábra).

A típusjelzésben a helynév alatt elhelyezett keltezést „AE”-vel, a helynév utánit „AEJ”-vel jelöljük.

A típuscsoportba 211 magyar, 68 horvát, összesen 279 darab bélyegző tartozik. Az első Kronstadt (1822), az utolsó Szegzárd (1867). A színes bélyegzésekkel együtt 327 féle bélyegzést ismerünk.

W AF. Típuscsoport. A sorbélyegzők legérdekesebb és elrendezése következtében csak a különleges bélyegzők csoportjába, a W típuscsoportba sorolható darabja Győr város postahivatal B3 rendszerű sorbélyegzője (68. ábra).

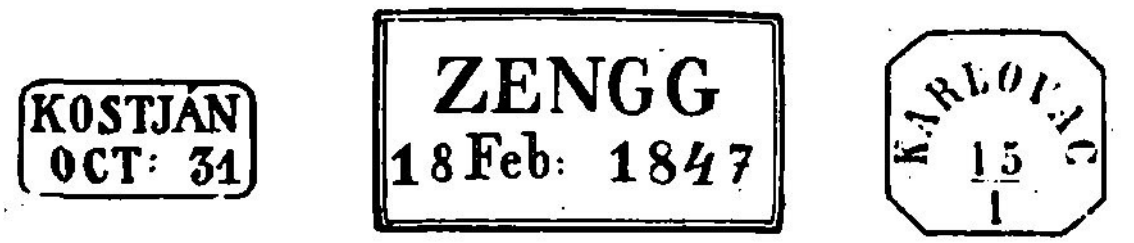
B. Típuscsoport 1830-1885. Négyszögletes alakú hk-bélyegzők. A keltezés rendszere szerint három alcsoportját különböztetjük meg.

BJ. Alcsoport. B1 rendszerű hk-bélyegzők. A keretvonal kerekített (69. ábra), vágottsarkú, vagy élessarkú kettős keretvonal (70. ábra). Betűtípus antikva. Keltezés kétrészes (61. ábra), vagy háromrészes (70. ábra), tehát a bélyegzők B1/hó, illetve B1/év rendszerűek. Napszakjelzéses keltezés is ismert. A keltezés az óra és a „V” vagy „N” napszakjelzéssel kezdődik. A „V” a Vormittag (délelőtt), az „N” a Nachmittag (délután) rövidítése.

A napszakjelzéssel készített bélyegzők típusjelzésében a betűjel „BEJ”.

Pályaudvar jelzés a horvát bélyegzőknél ismert, kétnyelvű, „K. D/P. U.” elrendezésben, groteszk/antikva betűtípussal.

BE. Alcsoport. B2 rendszerű hk-bélyegzők. Keretvonal négyzet, vagy fekvő téglalapalakú, kerekített (72. és 75. ábra), vagy vágott sarkakkal (71., 73. és 74. ábra). Kettős keretvonalat is használnak. A helynév betűtípusa általában antikva (71., 73-76. ábra), ritkán groteszk (72. ábra). Szokásos a helynév ívelt elhelyezése is (71. és 74. ábra).



69−71. ábra



72−74. ábra

Hó- és napjelzés mindig arab számmal, rendszerint sorválasztó vonallal. Óra- és napszakjelzést a keltezés előtt, vagy alatt helyezik el (75. ábra). Ez utóbbi esetben a bélyegző B2+1 rendszerű. Érdekes a határás beosztású órajelzés, ahol az órát a határás időszak kezdő és vég órájával jelölik, amit a V, illetve N napszakjelzés követ. A kétnyelvű, magyar/német bélyegzők keltezése háromrészes, arab számmal a kétjegyű évszám, ezután két sorban a hó és napjelzés (76. ábra).

A napszakjelzéses bélyegzők típusjelzésében a betűjel „BEF”.

BF. Alcsoport. B3 rendszerű hk-bélyegzők. Vágottsarkú fekvő téglalap és közel négyzetalakú, élessarkú alakfajtákkal. Vagy kétjegyű évszámmal, hónap három betűvel rövidített, nap arab számmal (78. ábra) vagy négyjegyű évszámmal, hó és napjelzés arab számmal (77. ábra). Az előző bélyegzők tehát B3/2, az utóbbiak B3/4 rendszerűek. Betűtípus groteszk.



75−77. ábra

A típuscsoportba 16 magyar és 4 horvát, összesen 20 darab bélyegző tartozik. Az első Pesth (1830), az utolsó Budapest/Akadémia utcza (1885).

WB. Típuscsoport. A szögletes bélyegzők különleges csoportjába Pesth „T” alakú és Gospich sárkányfejes bélyegzője tartozik. Az előző (79. ábra), B2 rendszerű, cserélhető „Früh” és „Abends” napszakjelzéssel. Az utóbbi (80. ábra) B1 rendszerű, háromrészes keltezéssel. Ennek betűjele „WJ”.



78−80. ábra

Készült 1 magyar és 1 horvát, összesen 2 darab bélyegző. A színes bélyegzőkkel együtt 4 féle bélyegzés ismert.

C. Típuscsoport. 1828-1891. Ellipszis alakú, egykeretvonalas hk-bélyegzők. Általában szabályos ellipsziseket vésték, de előfordul még az ékhornyalak is (82. és 88. ábra). Egy állótól (92. ábra) eltekintve mind fekvő helyzetű. A helynév betűtípusa, két groteszk (86. és 87. ábra) kivételével antikva. Díszítést,

stilizált csillagokat (89. ábra) és indás díszt (88. ábra) három esetben alkalmaztak. A bélyegzők rendszere alapján három alcsoportját különböztetjük meg.

CJ. Alcsoport. 1829-1848. B1 rendszerű bélyegzők kétrészes (81., 83. és 84. ábra) és háromrészes (82. ábra) keltezéssel, tehát B1/hó és B1/év rendszerűek. A kétrészesek keltezése arab számokkal, a háromrészeseknél a hójel betűvel rövidítve, az évszám négyjegyű. Szellemes megoldást alkalmazott Kőszeg postahivatal, ahol egy hC típuscsoportba tartozó h-bélyegzőjük keretvonalának alsó részét kivésték. Ide a bélyegző feje mellé egy fémtömböt forrasztottak s ebbe helyezték az egysoros, kétrészes, gót betűs cserélhető keltezést (84. ábra).



81–83. ábra

CE. Alcsoport. 1850-1869. B2 rendszerű hk-bélyegzők. Keltezés az ívelt helynév alatt, arab számokkal és sorválasztó vonallal (85-87. ábra). Háromrészes keltezés használatakor az évszám kétjegyű (89. és 90. ábra), ezt követi két sorban, arab számmal a hó és nap jelzés. A keltezés a helynév alá kerül.



84–86. ábra



87–89. ábra

A kétnyelvű bélyegzőknél az ívelt helynév magyar/német (90. ábra), vagy horvát/német elrendezésű (86. ábra). A német helynevet 1872-ben valamennyi még használatban álló bélyegzőből kivésték.

A háromrészes keltezésű bélyegzők típusjelzésében betűjelnek a „CEJ”-t használjuk.

CF. Alcsoport. 1867-1891. B3 rendszerű hk-bélyegzők. Ide tartozik az egyedi háromnyelvű bélyegzőnk is (91. ábra), groteszk/antikva típusú betűkkel vésve. Az álló ellipszis alak is egyedülálló bélyegzőink között (92. ábra). A kétnyelvűek magyar-horvát helynévvel Az ellipszis alakú bélyegzők közül két darabot használtak még a századfordulóban. Ezeket háromjegyű évszámra alakították át, s így az eddigi B3/2 rendszerük B3/3-ra változott. (93. ábra.)

A típuscsoportba 29 magyar és 5 horvát, összesen 34 darab bélyegző tartozik. Az első Agram (1828), az utolsó Ruma (1891). A színes bélyegzésekkel, a kivésett és átalakított bélyegzőkével együtt 52 féle bélyegzést ismerünk.

WCE. Típuscsoport. A maga nemében egyedülálló megoldás Székesfehérvár magyar/latin nyelvű B2 rendszerű hk-bélyegzője (94. ábra). A kétjegyű évszám bevésett, tehát csak a hó- és napjel cserélhető.

D. Típuscsoport. 1837-1850 és 187?-1891. Kétkörös egygyűrűs B2 rendszerű hk-bélyegzők. Stilizált pálmaleveles (95. ábra) díszítéssel az osztrák postaigazgatás első, csillag díszítéssel (96. ábra) a második hivatalos, központilag rendelt bélyegző sorozata. Az első gyártási ideje 1840-1858, a másodiké 1848-1850. A bélyegzők mérete 23-24 milliméter. Ebben a csoportban találjuk meg a „V"-vel rövidített von szócska utolsó alkalmazását (97. ábra). Néhány, főképp postamesteri bélyegző 1847-1863 között díszítés nélkül is készült. (98-100. ábra.) Hosszú hivatalnévnél osztott szöveg is előfordul (98. ábra). A hivatalos bélyegzőknél a kétsoros keltezés mindig arab számmal és rendszerint sorválasztó vonallal készül. A hivatalosan rendelt bélyegzők mellett egyes postamesterek 1847-1870 között maguk is készítettek kétkörös



90–92. ábra



93–94. ábra

hk-bélyegzőket. Ezeknél fordul elő groteszk típusú betű (100. ábra). Díszítésük a hivatalos pálmaleveleshez bár hasonló, de attól mindig eltérő (102-105. ábra). Ugyancsak itt alkalmazzák a tiroli bélyegzőkhöz hasonló ritka betűs helynevet (101. ábra), valamint az első vármegye nevet, de még megyejel nélkül (106. ábra).



95–97. ábra



98–100. ábra



101–103. ábra

Néhány nagyobb hivatal részére már 1837-ben érdekes kétkörös bélyegzők készültek. Ezeknél az évszámot bevésték a gyűrű alsó részébe (107. ábra). Évente így egy, egy ízben két számjegyet kellett átvésni. A keltezésben a hónap mindig három betűvel rövidítve. A bélyegzők mérete 26 milliméter.

Még jóformán használatból ki sem került az utolsó D típuscsoportbeli bélyegző, amikor B2-es elrendezésben ugyan, de évszámjelzéssel, ismét készült ilyen bélyegző (108. ábra). A keltezés első sora a kétjegyű évszám, a második a hó- és napjelzés. A bélyegzésen külön körben elhelyezett „6”-os szám célját és rendeltetését rejtély fedi.

Befejezésül meg kell emlékeznünk a típuscsoport egy B3 rendszerű alcsoportjáról is.

DF. Alcsoport. 1891. B3 rendszerű hk-bélyegző. Betűtípus groteszk, a keltezés számjegyeinek típusa antikva (109. ábra). A bélyegző mérete 33 milliméter.



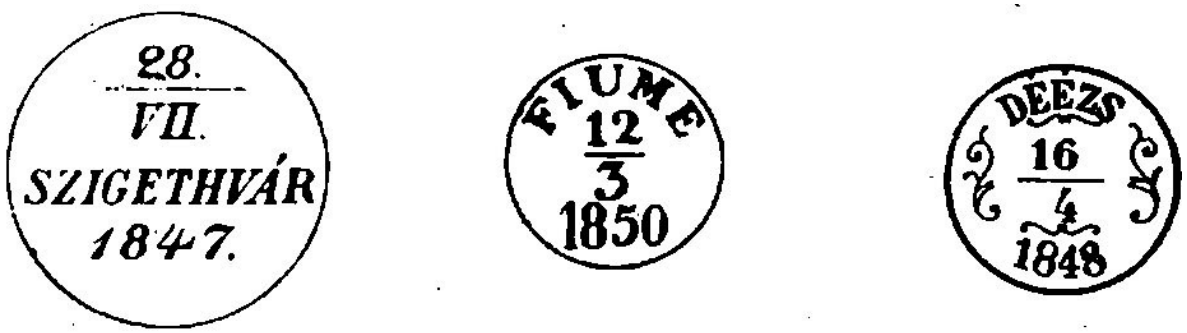
104–106. ábra



107–109. ábra

A típuscsoportba 309 magyar és 45 horvát, összesen 354 darab bélyegző tartozik. Az első postamesteri bélyegző Oedenburg (1837), az első hivatalos beszerzésű Bihar (1844), az utolsó Budapest/Rovatoló Postahivatal (1891. VIII. 20.). A színes bélyegzésekkel együtt 404 féle bélyegzést ismerünk.

E. Típuscsoport. 1845-1867. Egykörös B2 rendszerű körbélyegzők. A hivatalos bélyegzőket itt is, most már azonban utoljára megelőzték a postamesteri egykörös bélyegzők. Átmérőjük 21-32 milliméter között változik. A D típuscsoportbeliekhez hasonlóan ezek is vésett évszámmal készültek. Helynév antikva (111. ábra) vagy kurzív (110. ábra) típusú betűkkel. A keltezés arab számmal, a hónapjelzés azonban római számmal is előfordul (110. ábra). Sorválasztó vonalat mindig alkalmaztak. Indás díszítést is találunk (112. ábra). Készítési idejük 1845-1850 közti időszakra esik.



110–112. ábra

Az osztrák postaigazgatás 1850-ben rendszeresíti és a hivatalok részére Bécsben központilag gyártatja az egykörös B2 rendszerű hk-bélyegzőket. Gyártási idejük 1850-1867. Méretük 23-24 milliméter. A szöveg betűtípusa 1851-ig kizárólag antikva, ezután előfordul már a groteszk is (114. ábra). 1865-től a groteszk típusú betűk használata már általánossá válik.

A magyarországi postahivatalok helyneve most már csak 33% -ban német, a többinél magyar. Kétnyelvű bélyegző (115. ábra) mindössze hat darab készült. Hosszú helyneveknél osztott szöveget alkalmaznak (116. ábra). A keltezés arab számokkal, a hónap ritkán előfordul betűkkel rövidítve is (117. ábra). A sorválasztó vonal néha hiányzik.



113−115. ábra

Néhány nagyobb postahivatal részére vésett napszakjelzéssel ellátott bélyegzők készültek (118. és 125. ábra). A napszakjelzés mindig németül „Abends”, „Früh” és „Mittags” szavakkal, illetve „Nachm.” és „Vorm.” rövidítéssel fordul elő.



116−118. ábra

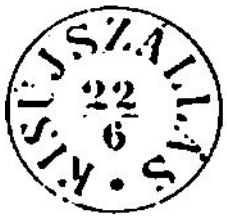


119−121. ábra

Használtak néhány beépített napszakjelzésű bélyegzőt is. Ezeknél ritkán előfordul az óra és napszakjelzés, amely ilyenkor mindig „A” — (Abends) —, vagy „F” — (Früh). Egy esetben indítási jelzést is használtak, amely cserélhető számjegyekből és bevésett „E” betűből áll. Mindhárom változat rendszere B2 +1, tehát betűjelük „EF”.

A pályaudvari postahivataloknál, akár magyar, akár német helynévvel készültek, a pályaudvari jelzés mindig német nyelvű. Leggyakrabban „B. H.” betűkkel rövidítik, és a keltezéstől kétoldalt, megosztva vízszintesen helyezik el (119. ábra). Néha a „B: H:” rövidítés, a jelölt alakban a helynév elé kerül. Ha a Bahnhof szót teljesen kiírják, mindig csak a kezdőbetűje nagy, a többi kicsi. Helynév/Bahnhof osztott alakban vésik antikva vagy groteszk típusú betűkkel (120. ábra). Előfordul azonban az antikva/groteszk vegyes betűtípus is. Kivételes a folyamatos szövegelrendezés, de a Bahnhof ilyenkor a helynév elé kerül.

Gyakran alkalmazzák a földrajzi helymegjelölést, amelynek szövege mindig német. A Magyarországon: „in. Ung.”, „in Ungarn”; Horvátországban: „in Slavonien”; Erdélyben: „in Siebenb.”, „in Siebenbürgen”, valamely város mellett „bei Pesth” vagy „b. Waitzen”, valamely folyóvíz mellett „an der Donau”, „am Begacanal” formában használják. Hivatalos osztrák bélyegzőn először fordul elő vármegye-jelzés, „im Graner Comitat” szöveggel (Esztergom megyében).







122−124. ábra

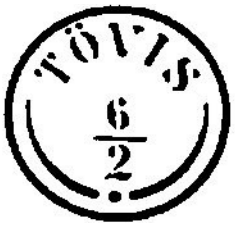






125−127. ábra







128−130. ábra

A bélyegzők eleinte díszítés nélkül, majd 1853 és 1857 között stilizált levéldíszítéssel készültek (121. ábra). A hivatalos bélyegzők korában is több postamester készíttetett még önállóan egykörös bélyegzőket, néha kettős keretvonallal (126. és 127. ábra). Díszítésük mindig eltér a hivatalos díszítéstől.

A tizenkilenc féle díszítő elem pont (122. ábra), csillag (128. ábra), egyszerű (130. ábra) vagy kettős ívdarab, szakadozott ívdarab, szarv alak középen ponttal (129. ábra), indás vagy leveles ág (123. ábra), rozetta (127. ábra) stb. lehet.

A típuscsoportba 1083 magyar és 146 horvát, összesen 1229 darab bélyegző tartozik. Az első Szigetvár (1845), az utolsó Hévíz (1868). A színes bélyegzésekkel együtt 1389 féle bélyegzést ismerünk.

WE. Típuscsoport. 1848-1851. Ide soroljuk a keretvonal nélküli köriratos B2 rendszerű hk-bélyegzőket. Betűtípus antikva (124. ábra). Keltezés arab számmal és sorválasztó vonallal. A bélyegzőknek azt az alsó részét, hová a helynév már nem terjed ki, mértani elemekből álló vagy indás díszítéssel töltik ki.

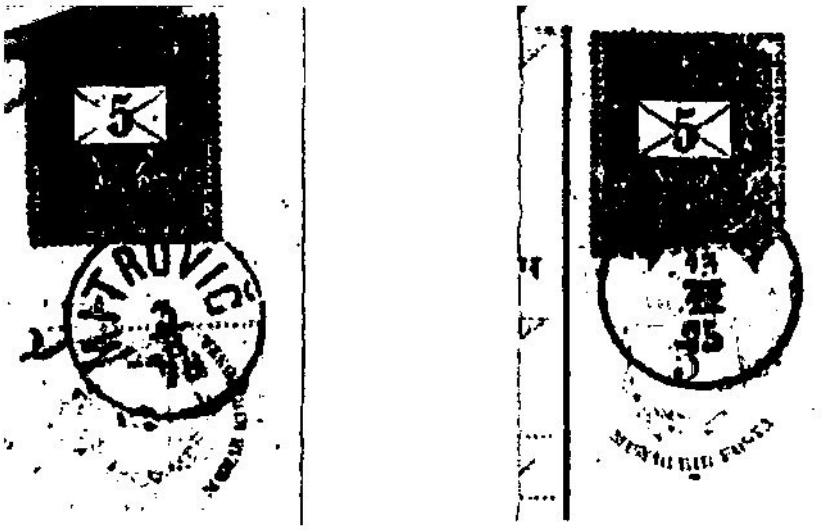
Használtak 3 darab bélyegzőt. Az ismert bélyegzések száma 4 féle.

Az E típuscsoporttal tulajdonképpen lezárult az osztrák postaigazgatás kora. A kezdeti nehézségek leküzdése után a magyar posta fejlődését legjobban a postahivatalok számának növekedésével mérhetjük le. Az új hivatalok megnyitása állandóan szaporodik, de az 1880-as évek elején szinte ugrásszerűen emelkedik. Évente több száz új hivatal kezdi meg működését. Erre az időszakra esik az úgynevezett időszakos postahivatalok elszaporodása is. Ezek a hivatalok is állandó jellegűek, de csak az év egy bizonyos, rendszerint azonos szakában működnek. Ilyenek a fürdőhelyek, nyaralótelepek, üdülőhelyek postái az első megnyitásuk idejében, vagy a budapesti Lóversenytér időszakos postahivatala, mely csak a versenynapokon működik. Az említett lakott helyek fejlődése során a postaforgalom is növekszik, előbb-utóbb az idényjellegét is elveszíti. Ekkor az időszakos hivatalokat folyamatosan működőkké alakítják át. Az időszakos postahivatalok hk-bélyegzőiből jellegük nem állapítható meg, tehát ezek bélyegzőit is az állandó jellegű postahivatalok bélyegzői közé soroljuk.

F. Típuscsoport. 1867-1892. B3 rendszerű egykörös körbélyegzők. A magyar postaigazgatás első hivatalos bélyegzői. A Pesten gyártott bélyegzőkön kívül azonban, mivel alakjuk és rendszerük ezekkel megegyezik, ide soroljuk az osztrák postaigazgatás és a zágrábi postaigazgatóság által a Határőrvidék postái részére rendelt, és 1871. január l-ig Bécsben gyártott bélyegzőket is.

Elöljáróban itt is rá kell mutatnunk Rácz-Rónaynak egy alapvető tévedésére, amelyet különben Menténvi is átvett, ő kategorikusan kijelenti, hogy a B3 rendszerű magyar bélyegzők mérete 20-33 milliméter között változik. Tehát ami ennél kisebb, az mind osztrák eredetű bélyegző. Ennél a megállapításánál az osztrák gyártmányú s az irodalomból gyűszűbélyegzőknek ismert, az osztrák postaigazgatás hivatalai részére, Bécsben gyártott B3 bélyegzőkre gondol. Megállapítása nem helytálló. A Határőrvidék részére igaz ugyan, hogy 42 darab gyűszűbélyegző készült, de ebből csak 41 darab készült Bécsben, egy darab — Dubica postahivatal részére — Pesten. Tehát nálunk is készült 20 milliméternél kisebb bélyegző. Ezen túlmenően a 131. és 132. ábrán egy határőrvidéki és vele méretben egy, teljesen megegyező, magyar gyártmányú bélyegzőt láthatunk, melynek alapján a méretlépcső alsó határát 18 milliméterben szabhatjuk meg. A méretlépcső felső határa sem 33, hanem 36 milliméter.

Ennek a vegyes időszaknak — tehát amíg a Határőrvidék hovatartozása el nem dőlt — bélyegzőiről még jegyezzük meg, hogy a Pesten készültek mérete 26-27 milliméter. A földrajzi helymegjelölés pedig „Németbánság”, „Határ-Őrvidék” vagy „Hat. őrvidék”. Az osztrák postaigazgatás által Bécsben gyártatott bélyegzők mérete 1868-ban 18, 1869-ben 16−17 és 1870-ben



131−132. ábra

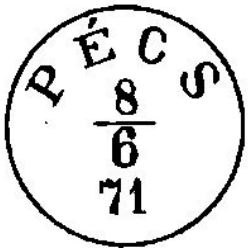
18−19 milliméter. A Határőrvidék mindig németül, „Milit. Grenze” alakban szerepel. A zágrábi postaigazgatóság által rendelt és Bécsben gyártott bélyegzők szövege a határőrvidéki posták részére kétnyelvű, horvát/magyar helynévvel, a horvátországi postahivatalok részére pedig német/horvát (134. ábra) vagy horvát-német helynévvel (134. és 167. ábra). Méretük 18−26 milliméter között változik.



133−135. ábra

A vésett szövegrész betűtípusa az 1880-as évekig általában antikva, ettől kezdve a gyártási időszak végéig általában groteszk. A kétféle betűtípus alkalmazása évszámmal pontosan nem választható el. Talán úgy fogalmazhatnánk meg helyesen, hogy az antikva-korszak kezdetén annyi groteszk típusú bélyegzőt találunk, mint a groteszk-korszak végén antikvát. Osztott







136–138. ábra

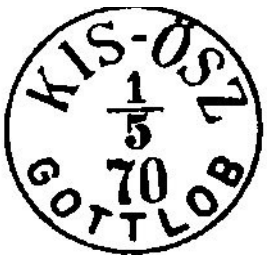






139–141. ábra







142–144. ábra

szövegnél mindkét korban előszeretettel használták a betűtípusokat vegyes, antikva/groteszk (139. és 143. ábra), illetve groteszk/antikva (140. ábra) elrendezésben.

Az antikva betűknél eleinte 5 milliméter magas, sugárszerűen vésetteket alkalmaztak (136. ábra), majd ezt követően került sor a 3-3,5 milliméteres nagyság betűk használatára (137., 158. és 162. ábra). A groteszk típusú betűk nagysága 3-5 milliméter között változik (138., 144. és 168. ábra).

Néhány darab magyar-német helynevű bélyegző is készült az 1867-1871 közötti vegyes időszakban. Ezek szövegelrendezése négyféle módon készült. Folytatólagos szöveggel például „Buda+Ofen” (141. ábra) vagy „Újvidék -Neusatz” (142. és 143. ábra), osztott szöveggel „Kismarton/ Eisenstadt”, illetve „Pozsony/Pressburg”, ez utóbbinál a két helynév a bélyegző felső részén két sorban foglal helyet. A horvátországi postahivatalok helyneve horvátul, illetve horvát helyesírással készült. Ritkán horvát/magyar kétnyelvű helynév is előfordul.

A keltezéshez általában 1880-ig antikva arab számokat (136-143. ábra), ettől kezdve a hónap jelhez groteszk betűket használtak (156-159. ábra). A gyártási időszak alatt az évjel két számjeggyel készül (136-143. ábra), sok horvátországi és egyes erdélyi hivatalnál azonban négyjegyű évszámot

használtak (135., 144. és 145. ábra). Az 1900 után még használatban álló bélyegzők évjelét három számjegyre egészítették ki (150. és 160. ábra). A kisebb postahivataloknál a hosszú használati idő alatt a bélyegző cserélhető részei, tehát a keltezés számjegyei és betűi mentek először tönkre. Uj bélyegző beszerzése még nem volt indokolt, csupán a már használhatatlan, sokszor egy-két darab elveszítése miatt hiányos betétkészlet helyett rendeltek újat. Ez gyakran már arra az időszakra esett, amikor a hó jelzés betűvel készült, így ugyanaz a bélyegző maradt használatban, de a keltezés más elrendezésével. Ezek a bélyegzéseknél változatok létrejöttét eredményezték. A keltezési változatoknál „a”-val jelöljük a csak számokból, és „b”-vel a számokból és betűs hó jelből álló keltezést. A két-, három- és négy számjegyből összetett évszámnak megfelelően az a2 (136-144. ábra), a3, a4 (144. és 145. ábra), illetve b2 (156-159. ábra), b3 (160. ábra) és b4 jelölést alkalmazunk. Az a2 és a4 változatnál a nap és hó jelzés között mindig (137-140., 142-146. ábra), a b2-nél az év és hó, valamint a hó és nap jelzés között rendszerint sorválasztó vonalat használnak (158. és 162. ábra). Az a3, b3 és b4-nél ritkán egy, de legtöbbnyire nem találunk sorválasztó vonalat.



145−147. ábra



148−150. ábra

Földrajzi hely meg jelölés az első bélyegzőknél még ritkán „Magyar Ország” (146. ábra), „Erdély” (148. ábra), „Erdélyben” és „X . . . mellett”, a horvátországi bélyegzőkön „nad Slavonia” vagy „Kod Helynév”. Nagyon érdekesek a tájegység szerinti megjelölések, mint például „N. Kunság” (147. ábra), vagy „Fogar vidék” stb. (Nagykunság, Fogaras vidék). Hamarosan rátérnek azonban a vármegyenév használatára. A megyejel a vármegye kiírt vagy rövidített nevéből és a „megye” szócskából (151. ábra), vagy ennek rövidítéséből áll. A megyét eleinte „M”-mel (149. ábra), az 1880-as évektől kezdve „VM”-mel (150. ábra) rövidítik. Használatos a „Megy.” rövidítés is. Szokatlan megoldás a keltezés két oldalán, mind a megye neve, mind a megye

rövidítve és vízszintes sorba vésve, mint például „TEM . . . MEGY” vagy „ESZT , . . MEGY” stb. (152. ábra). Erdélyben a megyék helyett eleinte a „szék”-eket — például Csíkszék, Háromszék, Segesvárszék stb. — használták. Keresett darabok a régi, megszűnt megyenevekkel vésett bélyegzők bélyegzései. Ilyenek Közép Szolnok megye, Zaránd megye stb. A horvátországi postahivatalok bélyegzőin a megye nevét mindig horvát nyelven, előtte a „ZUP.” rövidítéssel, egyes bélyegzőkön ezenkívül a megyenév után a magyar „VM.” jelzést is feltüntették.

A pályaudvarokon működő postahivatalok megjelölése is változatos képet mutat. A gyártási időszak kezdetén, 1867-1872 között a legáltalánosabb jelölési mód, osztott szöveggel a „Helynév/Vasp.” és „Helynév/Vaspálya” (153. ábra). Egyedülálló elrendezés a keltezés két oldalán, feltehetőleg még osztrák hatásra, a függőlegesen elhelyezett szöveg (154. ábra). Ebben az időszakban találkozunk először, de még szintén a keltezés két oldalán, vízszintes sorba vésett „P. U.” jelzéssel is (155. ábra). A vaspályát 1872-1880 között a pályaudvar váltja fel, „Helynév P. UDV.” (156. ábra), vagy osztott elrende-







151−153. ábra







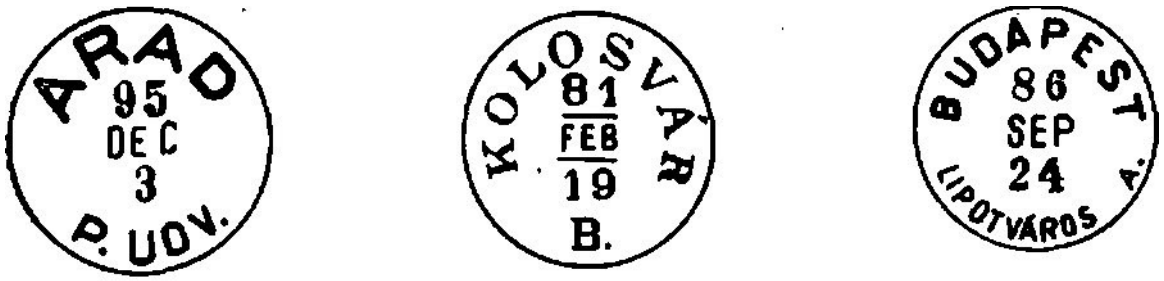
143−156. ábra

zéssel „Helynév/P. UDV.” rövidítéssel (157. ábra), ritkán „Helynév/PÁLY. UDV.”, illetve „Helynév/PÁLYAUDVAR” alakban. 1880-tól a gyártási időszak végéig „Helynév P. U.” folytatólagos, vagy „Helynév/P. U.” osztott elrendezés a használatos. A horvátországi hivatalok bélyegzőin „Helynév/P. UDV. KOLODVOR”, „Helynév/P. U. KOLODVOR”, vagy „Helynév K. D./ P. U.” az egyes időszakoknak megfelelő alkalmazási alak.

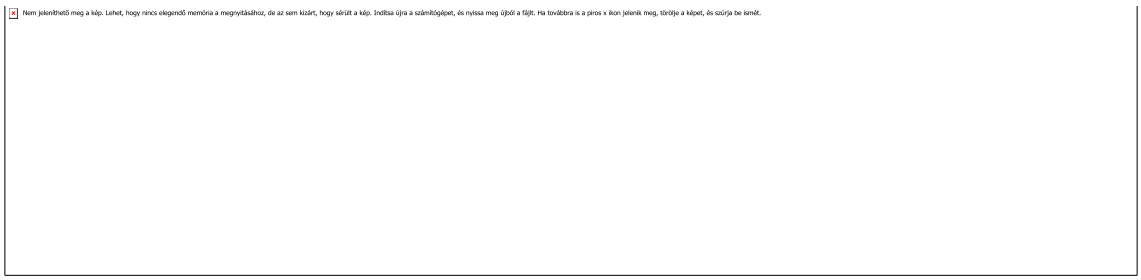
A nagyobb postahivataloknál ebben az időszakban alkalmazzák először az ellenőrzőbetűket, melyeket háromféleképp helyeznek el. Egyszerű hivatalnévnél a legszokásosabb helyük a bélyegző alsó részén, annak függőleges

tengelyében (158. ábra), ritkábban a hivatalnév után. Kétrészes hivatalnévnél és földrajzi helymegjelölésnél az osztott szöveg alsó ívelt sorának végére vésik (159. és 162. ábra). Nagyon érdekes Gödöllő postahivatal egyik bélyegzője, ahol párban találjuk az ellenőrzőbetűt (160. ábra). Ennek az a története, hogy amikor az ellenőrzőbetűk rendszeresítése után Gödöllő postahivatal megkapta a negyedik bélyegzőjét, még 2 darab használható B3 rendszerű bélyegzője volt. Ekkor az egyikbe, a kétpántos bélyegzők mintájára, ahol tudvalevőleg párban alkalmazzák az ellenőrzőbetűt, bevésték a soron következő „D" betűpárt.

Néhány nagy hivatal bélyegzőinek gyártásánál mind a bevésett (161-165. ábra), mind a keltezésbe beépített napszakjelzést is alkalmazták. A bevésett napszakjelzés a „Reggel", „Este", „Nappal „, „Éjjel", „Délelőtt" és „Délután" nagybetűvel (161. ábra), ritkán kisbetűvel (162. ábra) vésve.



157−159. ábra



160−162. ábra

E két utóbbi a gyártási korszak kezdetén készült bélyegzőkön, ahol a keltezés évszáma nagyon közel került a keretvonal alsó részéhez, az évszámtól kétoldalt megosztva „DÉL . . .ELŐTT" (163. ábra) és „DÉL . . . UTÁN" alakban került bevésésre. Ugyancsak szokásos ezeknek a „DÉLE." és „DÉLU." módon való rövidítése is. Külön említésre méltó a tájszóval vésett „ESTVE" jelzés (164. ábra). A keltezésbe beépített napszakjelzésnél megtaláljuk az arab és római számmal készült órajelzést (165. és 166. ábra), a horvátországi bélyegzőknél az órajelzés utáni „JUT" (168. ábra) és „VEČ" (133. ábra), Fiume olasz nyelvű bélyegzőinél pedig csak a napszakot jelző „AM" és „PM" rövidítést (169. ábra). Az előző az avantmidi (délelőtt) és postmidi (délután) rövidítése. Valamennyi beépített napszakjelzésű bélyegzőnél a keltezés sorrendje nap/hó/napszakjel/évszám, kivételesen a napszakjel a negyedik helyre kerül (168. ábra).

Az elveszett bélyegzők pótlására készült új bélyegzők megkülönböztető jelzése kivétel nélkül a „H”-es szám. Helye a keltezés alatt, közel a keretvonalhoz s annak alsó közepén. Érdekes a Budapest Főposta elveszett B ellenőrzőbetűs bélyegzője helyett készített új, ahol az ellenőrzőbetűt párban vésték, és ezután került a megkülönböztető jelzés „B. - B. II.” elrendezéssel (170. ábra). Díszítés (170. ábra) néhány bélyegzőtől eltekintve nincs.



163−165. ábra



166−168. ábra

Tisztáznunk kell még a magyar postaigazgatás bélyegzői között az elsőség kérdését. Az önállósításra vonatkozó és évek óta húzódó tárgyalások 1867 elején már úgy látszik jó reményeket ébreszthettek, mert a pesti postaigaz-



169-171. ábra

gatóság a Klassohn cégnél két darab — egy egyszerű és egy összetett hivatalneves — bélyegzőt rendelt, a tervezett B3 rendszerű kivitelben. A gyári kísérleti nyomatok tanúsága szerint a „NAGY-KANIZSA/PÁLYA-UDVAR szövegű 1867. II. 7-én, a „LAKOMPAK” helynevű pedig III. 5-én elkészült. A postai átvétel időpontját nem ismerjük, csak azt tudjuk, hogy először a kisebbik postahivatalt látták el (1867. V. 17-én) az új bélyegzővel. Véleményünk

szerint ebben a kérdésben a használatbavétel a döntő, tehát Lakompak bélyegzőjét tekinthetjük a magyar postaigazgatás első bélyegzőjének.

Ebben a típuscsoportban gyártott bélyegzők becsült száma, a határőrvidéki és horvátországi bélyegzőkkel együtt 14-15 000 darab. Az első Lakompak (1867. V. 17.), az utolsó Tisza-Örs (1892. I. 20.). A valószínű különböző bélyegzések száma, a keltezésnél tárgyalt változatok és a helynév-rendezésnél a helynevekben addig alkalmazott kötőjelek kivéséséből adódó változatokkal együtt 22-23 000-re tehető.

G. Típuscsoport. 1868. és 1873-1880. őskerékrendszerű egypántos körbélyegzők. 1868-ban teljes harántpánttal (257. old. 63. ábra), 1873-tól a gyártási időszak végéig félharántpánttal készültek. A körszeletek 1868-ban üresek, 1873-tól mindig vonalkázottak. A félharántpántos alakfajtának két változata ismert. A ritkábbik a későbbi félharántpántos alakkal teljesen megegyezik (173. ábra), a gyakrabban alkalmazott alaknál hiányoznak a vízszintes osztóvonalak (172., 175-177. ábra). Ezeknél a harántpántot csupán a vonalkázás vonalvégei határolják.



172−174. ábra



175−177. ábra

A bélyegzők mérete 20, 23-24 és egy esetben 29 milliméter. A szöveg betűtípusa 1868-ban antikva, különben mindig groteszk. A szöveg, az akkor még hosszú hivatalnevek miatt általában osztott. Folytatólagos szövegnél az alsó gyűrűrészben pontból és két fekvő „S” alakból álló indás díszítés (175. ábra). A keltezés összetétele szerint két alcsoportja ismert.

GP. Alcsoport. Hétkerekes, órajelzéses Krő7 rendszerű bélyegzők. A hónapjel rendszerint betűvel rövidített (172-174. ábra), ritkán római számmal. Főképp budapesti hivatalok használták, vidéki hivataloktól csak kettőt ismerünk. Osztott szövegű bélyegzőnél egy esetben alkalmaztak nyolcágú csillagpárt, mint szöveghatároló jelet (174. ábra). A pályaudvaron működő hivatalok pályaudvar-jelzése mindig „VASP” rövidítés (177. ábra).

GR. Alcsoport. Ötkerekes órajelzés nélküli, Krő5 rendszerű bélyegzők (175-177. ábra). Hónapjel általában betűvel rövidített (175. ábra), ritkán római szám (176. ábra). Budapesti, de főképp vidéki hivatalok használták.

A típuscsoportba valószínű 80-90 darab bélyegző tartozik. Az első Pest/Város (1868), az utolsónak gyártottat Szerencs (1880. XI. 21.).

H. Típuscsoport. 1890-1899. Kr8n rendszerű, vonalkázott pántos körbélyegzők. A kincstári postahivatalok, valamint az I. és II. osztályú postamesterségek részére rendszeresítették a 27.519/1890 sz. rendelettel (Sz. Gy. VI. Rész. 2. kiadás, 68. folyószám). A koronának fődíszítőelemként való alkalmazása szerint két alcsoportját különböztetjük meg.

Hx. Alcsoport. 1890-1892. Korona díszítés nélkül. Kizárólag az I. alakfajtával készültek. Mindkét körszelet vonalkázott. A vonalkázás a Krő bélyegzőkhöz hasonlóan általában sűrű és finom vésetű. Méretük általában 26-27 milliméter között változik. Az egyszerű hivatalnév a felső gyűrűrészben nyer elhelyezést (179. ábra), az alsót ilyenkor rövidebb-hosszabb indás díszítéssel töltik ki. Az összetett és hosszú (178. ábra), valamint a horvát kétnyelvű bélyegzőknél (180. ábra) osztott hivatalnevet alkalmaznak. A díszítés ilyenkor elmarad. A hivatalok számozási rendszerének bevezetése előtt (1898) mind a fővárosban, mind néhány vidéki városban működött néhány olyan hivatal, melyek megkülönböztetésére nem helyjelölést, hanem számozást — de csak I. és II. — használtak. Ennél az alcsoportnál az ilyen hivatalszámot a felső körszeletbe, az „sz" rövidítést pedig az alsóban helyezték el úgy, hogy középen néhány vonalkázást elhagytak, s az így keletkezett üres mezőbe vésték az említett jelöléseket (181. ábra).

Az ellenőrzőbetűket eleinte a díszítés közepén helyezték el (182. ábra), majd az alsó körszeletbe. A gyártási időszak kezdetén az ellenőrzőbetű részére üresen hagyott mező két határoló vonalkáját sokszor az alsó vízszintes osztóvonalhoz és a belső körhöz csatlakoztatva vésték (183. ábra). A vonalkák ugyanis az említett vonalakat különben nem szokták érinteni.



178–180. ábra

A pályaudvarokon működő hivatalok megjelölésére mindig a „P. U." rövidítést alkalmazzák, amely az alsó félgyűrűbe kerül, s két oldalára rendszerint rövid indás díszítést vésnek. A vármegye név után mindig „VM." rövidítést alkalmaznak.

A koronadíszítést a B1 rendszerű (lásd J típuscsoport) bélyegzők rendszeresítésével vezetik be, de csak az 1892. január 25-e után gyártott bélyegzőknél. Az ekkor már használatban állók így maradtak. Az 1900 után még

használt bélyegzőket a kilencedik lánc és kerék befűzésével, a háromjegyű évjelzés miatt Kr9 rendszerűekre alakítják át (182. ábra).

Hy. Alcsoport. 1892-1899. A felső körszeletben koronadíszítéssel (184186. ábra), különben a Hx alcsoporttal megegyező kivitelben készül. A korona alul mindig lencseszerűen, két ívelt vonaldarabbal végződik. Ez az úgynevezett öblös korona. A vonalkázás ritkább és durvább kivitelű. A nagyság méretlépcsője 29 milliméterig bővül, 27 milliméter alatti méret már alig fordul elő.

A szövegelrendezés, a pályaudvari (185. ábra) és a vármegyejelzés a Hx alcsoporttal azonos módon készül.

A budapesti hivatalok számozási rendszerének bevezetésével 1897. november 26-án rendszeresítik a számozott hivatalok részére a IV. alakfajtát (186. ábra).







181−183. ábra







184−186. ábra

Az 1900 után még használt bélyegzőket ugyanúgy alakították át Kr9 rendszerűre, mint a Hx alcsoport bélyegzőit.

A típuscsoportba tartozó bélyegzők becsült száma 1900-2000 darab. Az első Budapest/Lánczhíd (1890. V. 12.), az utolsónak készítettet még nem sikerült megállapítanunk.

J. Típuscsoport. 1892-1920. B1 rendszerű vonalkázott pántos körbélyegzők. Az ebbe a típuscsoportba tartozó bélyegzőket az 5114/1892 sz. rendelettel (PTRT. 1892. II. 3-i 6. szám) rendszeresítik, január 25-i hatállyal. Ettől kezdve a II. osztályú kincstári postahivatalok, az I. osztályúak kisebb munkahelyei és a postamesterségek részére új bélyegzők csak ebben a kivitelben készülhetnek. A bélyegzők mintapéldánya már 1891. január 6-án el is készült, a heves megyei Balla pályaudvari postahivatal részére (187. ábra).

Ez a hivatal, amíg nevét Mátraballára nem változtatták, 1901. szeptember 13-ig használta is. Mégis több mint egy év telt el a rendszeresítésig. Az egész gyártási időszak alatt a II. alakfajtával készül, de a Hy típuscsoporhoz hasonlóan 1898. január 1-től, a számozott hivatalok részére az V. alakfajtát rendszeresítik (189. ábra). A bélyegző rendszere miatt ebbe a típuscsoportba soroltuk az azzal, a pántos körbélyegzőknél sohasem használt alakfajtával készült bélyegzőt is, amelyet 1918. október 25-én gyártottak (188. ábra). Ez ugyanis gyűrűs körbélyegző, a belső körben harántpánttal. Egyedüli eset a magyar posta bélyegzőinek népes táborában.

A napszakjelzés a Kr bélyegzőktől eltérően, cserélhető betűkkel — N és É — az alsó körszeletben nyer elhelyezést. Az V. alakfajtánál ennek következtében a napszakjelzés elmarad (189. ábra). Az évszám az 1899-ig gyártottaknál kétjegyű, majd ettől kezdve háromjegyű, tehát a bélyegzők rendszere ennek megfelelően B1/2 és B1/3.



187−189. ábra

A koronának mint fődíszítőelemnek való alkalmazása szerint két alcsoportját különböztetjük meg.

Jy. Alcsoport. 1892-1918. és 1920. Vonalkázás és koronadíszítés, mint a Hy alcsoportnál, tehát öblös koronával. Az úgynevezett egyenes talpú koronát 1905-tól kezdik alkalmazni (197. és 198. ábra). Ennél a korona alsó záróvonala a harántpánt felső osztóvonalával párhuzamos egyenes darab. Az öblös korona használata is megmarad azonban a gyártási időszak végéig.

A félharántpánt alkalmazása lehetővé tette a folytatólagos körirat használatát, így az osztott szöveg sokkal ritkább, mint az eddigi típuscsoportoknál. Az osztott szöveg alkalmazására nehéz szabályt felállítani. Az 1890-es évek elején aránylag rövid hivatalnevet is véstek ebben az alakban. Vármegyenév használatakor viszont kivétel nélkül osztott szöveget véstek (190. ábra). Ugyancsak ez az új alakfajta tette lehetővé, hogy a horvát kétnyelvű bélyegzőknél a vármegye nevét és jelzését is mindkét nyelven kiírhatták (191. ábra). A kettő közt foglalnak helyet a pályaudvari posták bélyegzői, jelzésük kivétel nélkül „P. U.”, mely folytatólagos (197. ábra) és osztott szöveggel (192. és 193. ábra) készülhet. A horvát kétnyelvűeknél rendszerint osztott szöveggel és „P. U.-KLDV.” rövidítéssel (194. ábra).

Az alsó gyűrűrész szövegmentes részét díszítéssel töltik ki. A használt díszítőelemeknek, a kis köröcskétől a 20 milliméter hosszú stilizált folyondárig,

19 fajtáját ismerjük. A talpas koronával egyidejűleg a díszítés kérdését is rendezik. Ettől kezdve a szabványos díszítés hatágú tömör csillag, két oldalán fekvő „S” alakú indával (195. ábra). Ennek ellenére még később is, bár mind ritkábban felbukkannak a régi díszítőelemek, illetve az új csillagos díszítés a fekvő „S” alakú indák nélkül.

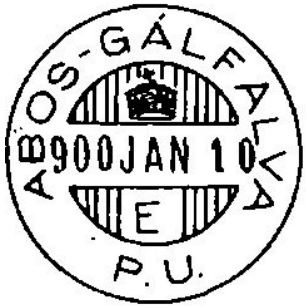
é



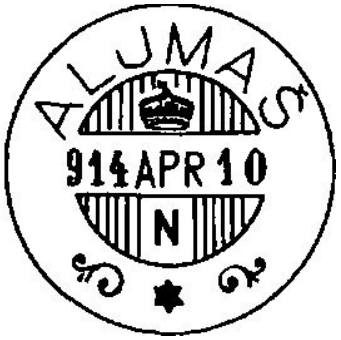




190–192. ábra



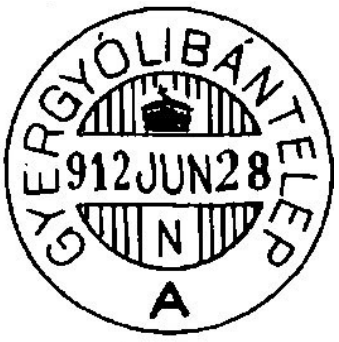




193–195. ábra







196–198. ábra

A P. U. jelzés osztott szövegnél a díszítés közepére kerül (192. ábra), ilyenkor azonban a díszítés sokszor el is marad (193. ábra).

Az ellenőrzőbetű folytatólagos szövegű bélyegzőknél szintén a díszítés közepére (196. ábra), 1905-től a csillag helyére (197. ábra), osztott szövegnél az alsó szövegrész végére kerül (199., 200. és 201. ábra). A pályaudvari jelzésű, valamint a hosszú helynevű folytatólagos szövegű bélyegzőknél ilyenkor a díszítés el is maradhat (198. és 201. ábra).

Elveszett bélyegző pótlására készült új bélyegző megkülönböztető jelzése az „A” betű. Helye a helynév után (202. ábra), majd később párban, a keltezés két oldalán (203. ábra).

A kétpántos bélyegzőknél a függőleges pántban antikva típusú számjegyekkel a hivatalszám (204. és 205. ábra). Díszítés általában nincs. Néha a hivatalszámtól kétoldalt a szokásos fekvő „S” alakú díszítést találjuk, ritkán előfordul a négy „v” betűből összeállított csillagpár (204. ábra). Ellenőrzőbetű

é



199-201. ábra



202−204. ábra



205−207. ábra

mindig a hivatalszámtól kétoldalt, párban kerül (205. ábra). Olyankor, amikor egy község két hivatala közül az egyik a forgalom csökkenése miatt megszűnik vagy kisebb postahellyé — postaügynökséggé vagy fiókpostává — alakul, a másik újra visszakapja régi, egyszerű, tehát szám nélküli hivatalnevét. Takarékossági okokból ilyenkor a J típuscsoport gyártási időszakának körülbelül a derekától, nem készítenek új bélyegzőket, hanem a régiekből a hivatalszámot kivésik (206. és 207. ábra). A függőleges pánt ennek következté-

ben üres marad. Az első, de főképp a második világháború után ez a megoldás már állandó jelleget öltött.

Az alcsoport gyártási ideje alatt készült bélyegzők valószínűsített száma mintegy 8-9000 darab. Az első Balla P. U. (1891.1. 6.), az utolsó Szeklencze A (1920. VII. 22.). Az előfordulható bélyegzések száma a B1/2 és a B1/3 változatok, valamint az összetett helynevek kötőjeleinek kivésése következtében 12-13 000 féle.

Jx. Alcsoport. 1918-1920. Teljesen megegyezik a Jy alcsoporttal, de koronadíszítés nélkül készült (208. ábra). Kivételesen osztott szövegelrendezés is előfordul, de ilyen esetben kereszt alakú szöveghatároló jelet alkalmaznak (209. ábra).

Külső megjelenési formájuk miatt ide soroljuk azokat a Jy alcsoportbeli bélyegzőket is, melyek a Jx alcsoport gyártási ideje előtt készültek és azt megelőzően kerültek használatba, de ebben az időszakban a koronát kivésték (210. ábra). A korona helye rendszerint üresen maradt, de sokszor utánvonalkázták. Az ábrán jól láthatók az utólag bevésett vonalkák. Ezek tehát nem új bélyegzők, ezért bélyegzéseiket mint változatokat vesszük figyelembe.



208–210. ábra

Az alcsoportban 19 darab bélyegző készült. Az első Ómoldova (1918. XI. 30.), az utolsó Kocs A (1920. III. 30.). Az átvésett bélyegzők ismert száma mintegy félszáz.

K. Típuscsoport. 1899-1921. Kr9 rendszerű, vonalkázott pántos körbélyegzők (211-212. ábra). A háromjegyű évszám felmerült szükségessége miatt a H típuscsoportot képező Kr8 bélyegzőkből fejlesztették ki, egy kerék és egy lánc beiktatásával. A kincstári postahivatalok, később az I. osztályú postamesterségek részére is készítették. Az alakfajták, szövegelrendezés, pályaudvari- és vármegyejelzés, valamint az ellenőrzőbetűk használata megegyezik a H típuscsoportnál mondottakkal, figyelemmel az alábbi kiegészítésekre.

A hivatalok számozási rendszerének bevezetésével általában megszűntek a különleges hosszú hivatalnevek. A néhány megmaradónál a II. alakfajtát használják (218. ábra). Ugyancsak erre az okra vezethető vissza a pályaudvari jelzés alkalmazásának nagyfokú csökkenése. Ugyanis a kincstári postahivatalok és I. osztályú postamesterségek közül a pályaudvarokon működők rendszerint nagyvárosokban voltak, tehát ezek nevükben a 2 számot viselik.

Ha mégis előfordul pályaudvari jelzés, az mindig „P. U.”, és folytatólagosan a helynév után következik. Az osztott szövegelrendezés is megváltozik. Néhány helyjelölést feltüntető bélyegzőn kívül (214. ábra) kizárólag a vármegyenévvel készült bélyegzőknél (215. ábra) és a horvát kétnyelvűeknél fordul elő. Vármegyén kívüli földrajzi helymegjelölést már csak egyet találunk (216. ábra). A bélyegzők mérete általában 29-30 milliméter, de kivételesen a méretlépcső felső határa 34 milliméterig terjedhet (218. ábra).







211−213. ábra







214−216. ábra

A koronának mint fődíszítőelemnek való használata szerint két alcsoportját különböztethetünk meg.

Ey. Alcsoport. 1899-1918. és 1920-1921. A koronadíszítés, mint a Jy alcsoportnál, öblös és egyenes talpú koronával. Díszítésnek 1905-ig a H típuscsoport elemeit használták, ettől kezdve egységes folyondárdíszt alkalmaznak (211. ábra). Ismertető jele, hogy a díszítésnek mind a két végét egy-egy sugár irányban eső egyenessel zárják le. A kétpántos bélyegzők rendszerint díszítés nélkül (213. ábra), vagy a hivatalnévtől kétoldalt fekvő „S” alakú díszítéssel készülnek.

Az alcsoportban a valószínűsített bélyegzők száma 9-10 000 darab. Az elsőnek készült bélyegzőt még nem sikerült megállapítanunk, az utolsó Ricse (1921. V. 3.). Az ismert létezhető bélyegzések valószínű száma, a visszavésett koronás változatokkal (lásd Kx. alcsoport), valamint a H típuscsoport Kr8n-ről Kr9-re átalakított bélyegzőinek bélyegzéseivel együtt mintegy 12 500 féle.

Kx. Alcsoport. 1918-1920. A Ky alcsoporttal megegyező bélyegzők korona nélkül (219. ábra). Az ellenőrzőbetűknél két eltérést találunk. Az egyik,

amire eddig még példa nem volt, kétpántos alakfajtát alkalmaznak és az ellenőrzőbetűt a függőleges pántba vésik (220. ábra). Az alsó gyűrűrészbe ilyenkor mindig az 1905-ös díszítés kerül. A másik, kevéssé lényeges eltérés, hogy az ellenőrzőbetűk után pontot tesznek (221. ábra).

A Jx alcsoporthoz hasonlóan itt is idesoroljuk az 1918-1920 időszakban, valamint az 1946-1947-ben még használatban álló Ky alcsoportbeli bélyegzőket, melyekből a koronát kivésték (222. ábra). Az előző időszakbeli kivésé-



214–216. ábra



220–222. ábra

seknél a vonalkázást rendszerint utánvésték. Érdekességként említjük meg, hogy ismert olyan bélyegző is, melynek bélyegzéseinél négy változat is előfordul. A bélyegző öblös koronával készült, 1919-ben kivésték a koronát és pótolták a vonalkázást, 1921-ben egyenes talpú koronát vésték be, majd 1947-ben ezt vésték ki, de a vonalkázást nem pótolták. Itt említjük meg, hogy az 1946-1947-es kivéséseknél a korona helye mindig üres maradt. Az átvésett bélyegzőknek mintegy félezer változatát ismerjük.

Az alcsoportba 113 darab bélyegző készült. Az első Babót A (1918. XI. 19.), az utolsó Vácz H (1920. III. 30.).

L. Típuscsoport. 1912-1925. Kr6 rendszérű, koronás, vonalkázott, pántos körbélyegzők (223. és 224. ábra). Tulajdonképpen a mozgóposták részére rendszeresítették az 1911. szeptember 28-án kelt 17. 706 v számú rendelettel (PTRT. 1911. X. 5-i 45. szám), 1912. január 1-i hatállyal. Néhány, főleg budapesti kincstári hivatal részére is készült ilyen bélyegző. Ezeket rendszerint az utalványfelvételi munkahelyeken használták. Továbbá néhány postamesterség

is kapott ilyen bélyegzőt, valószínűleg a B1 bélyegzők (J típuscsoport) helyett. Az előzőek a IV. alakfajtával (224. ábra), az utóbbiak a hosszabb szöveg miatt II. (223. ábra) és III. alakfajtával készültek. A bélyegzők mérete általában 28-29, kivételesen 33 milliméter.



223–225. ábra

Készült 26 darab bélyegző. Az első Budapest 41 ap (1912. I. 5.), az utolsó Petőházi Cukorgyár (1925. X. 2.).

M. Típuscsoport. 1921-1927. Kr8 rendszerű, koronás vonalkázott, pántos körbélyegzők. A 24 órás időbeosztás feleslegessé tette a napszakjelzés további alkalmazását. Tehát ez a típuscsoport a Kr9 rendszerű (K típuscsoport) bélyegzőkből úgy származott, hogy kiiktatták a 7. láncot, amelyen eddig az N és É jelzés foglalt helyet (225. ábra). A szövegelrendezés, az alakfajták, hivatalszám, ellenőrzőbetű és díszítés alkalmazása, az alábbi megjegyzésekkel, általában megegyezik a K típuscsoport bélyegzőivel.

A helyneves bélyegzők mindig az I., (225. ábra), a hivatalszámosak a IV. (226. ábra) alakfajtával készülnek. A fődíszítőelemeknél kizárólag lapos-talpas koronát használnak. Hivatalnév a felső félgyűrűben, kivéve a pályaudvari jelzéssel és az öt darab vármegyenévvel készült bélyegzőt, amelyek osztott szövegűek. Az egypántosokat, kivéve a vármegyeneves bélyegzőket, mindig az 1905-ös szabványos folyondár mintával díszítik. Az ellenőrzőbetű nélküli kétpántos bélyegzőkön soha sincs díszítés. A pályaudvari jelzés, mely mindig „P. U.”, két oldalán a B1 rendszerű (J típuscsoport) 1905-ös fekvő „S” alakú díszítés (227. ábra).



226–228. ábra

Az M. típuscsoport gyártási idejére esik a c betű írásmódjának szabályozása. Eddig a helynevekben a c-t mindig cz-vel írták. Itt említjük meg, hogy ez alól kivételt képeznek a horvátországi helynevek, ahol a c különféle kiejtése

miatt azt mindig z nélkül és a horvát helyesírásnak megfelelően ékezettel, vagy anélkül írták. Az 1924-től gyártott valamennyi bélyegzőnkön a c-t z nélkül írják.

Az 1946-1947-ben még használt bélyegzőkből a koronát kivésték (228. ábra).

Készült 532 darab bélyegző. Az első Békéscsaba 2 D (1921. V. 20.), az utolsó Kisvárda J (1927. VII. 26.). A kivésett koronás bélyegzők bélyegzéseivel együtt az ismert bélyegzések száma 658 féle.

N. Típuscsoport. 1927-1938. Kr8 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők. A mintadarab Lenti postahivatal B ellenőrzőbetűs bélyegzője már 1927. május 16-án elkészült, gyártásukat azonban csak augusztus hónaptól kezdték meg. Ezeknek a bélyegzőknek rendszeresítésénél takarékossági okok is közrejátszhattak. A bélyegző méretének 23-24 milliméterre való csökkentése és a vonalkázás elhagyása lényegesen kisebbítette a vésett részek felületét. Néhány bélyegzőnél a méretlépcső felső határa 27-28 milliméterre ugrik fel, de ez a méret is épp hogy eléri az eddig gyártott bélyegzők méretlépcsőjének alsó határát. Ezeknek a nagy bélyegzőknek száma rendkívül alacsony. A vonalkázás elhagyásának más oka is volt. Ebben az időszakban a postának már figyelembe kellett vennie a gyűjtői szempontokat is. A bélyegeket már nem kellett az értéktelenítés során „telibe bélyegezni". Elégséges volt a bélyegző körülbelüli egyharmadának a bélyegre való ütése. Így a vonalkázás jó része nem a bélyegre, hanem a küldeményre esett, ott pedig a vonalkázás már elveszítette eredeti rendeltetését.

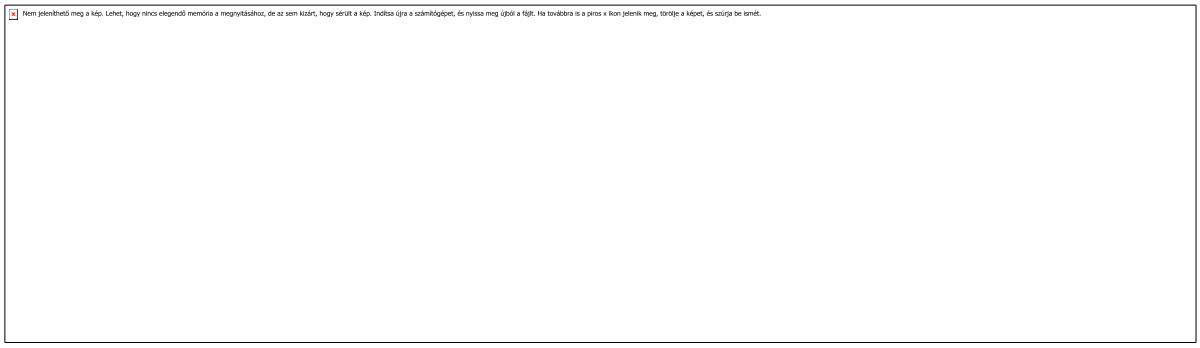
Érdemes megjegyezni, hogy amennyire pontosan tartják a bélyegző méretét, annyira nem ügyelnek a harántpánt méretére. A harántpánt szélessége a gyártási idő kezdeti éveiben 5-9 milliméter között változik, a gyártási időszak végére azonban lecsökken az egységes 6 milliméterre. A pántos Kr körbélyegzők eddigi csoportjaihoz hasonlóan itt is a szokásos I. (229. ábra), és IV. (230. ábra) alakfajta az uralkodó. Hosszú hivatalnévnél az osztott



229–231. ábra

szöveg elkerülésére a II. alakfajtát (231. ábra), vármegyenév használatakor kivételesen a III. alakfajtát — bár teljesen indokolatlanul — alkalmazzák (232.. ábra). A kétpántos bélyegzőknél is előfordul az V. (233. ábra) és a VI. alakfajta használata is (234. ábra). Ez az első típuscsoport, ahol a pántos körbélyegzőknek mind a hat alakfajtáját felhasználták.

A harántpántos alakfajtánál az alsó félgyűrűbe mindig az 1905-ös díszítés; kerül, de a bélyegző csökkentett méretének arányában kisebbített formában. A félpántos bélyegzőknél vagy ugyanezt (231. ábra), vagy hatágú (235. ábra), nyolcágú csillagot (236. ábra) és pontot alkalmaznak (237. ábra). A kétpántos ellenőrzőbetű nélküli bélyegzők rendszerint díszítés nélkül (238. ábra), de gyakran a páros, fekvő „S” díszítéssel készülnek.



232−234. ábra



235−237. ábra

Ellenőrzőbetű (229. és 230. ábra) és szöveghatárolójel alkalmazása és helye, mint az előző típuscsoportokba tartozó pántos körbélyegzőknél.

A pályaudvari jelzés rendszerint „P. U.”, de az új helyesírásnak megfelelően már „PU.” alakban is előfordul. Mindkét esetben a helynév/után folytatólagosan következik. Osztott szövegnél még utoljára találkozunk a Helynév/Pályaudvar elrendezéssel is.

A hivatalok számozási rendszerének bevezetése óta, közel 30 év elteltével, most fordul elő először, hogy a hivatalszámon kívül helyjelölést is alkalmaznak. Kizárólag budapesti hivataloknál fordul elő, „Hűvösvölgy” (239. ábra), „Országház” és „Országháza” (240. és 241. ábra), valamint „Repülőtér”



238−240. ábra

megjelöléssel. Osztott szöveg, a vármegyeneves bélyegzők kivételével, kizárólag a helyjelöléses bélyegzőknél fordul elő (242. ábra).

Vármegyejelzést most már mindössze 8 esetben találunk. Rendszerint Osztott, kivételesen folytatólagos (243. ábra) szövegrendezéssel.







241–243. ábra

A számozott hivatalok névváltoztatása esetén itt is alkalmazzák, új bélyegző gyártása helyett, a hivatalszám kivésését (244. ábra).

A típuscsoport gyártási időszakának, kétségkívül a legérdekesebb szakasza, az 1931. XII. 10 - 1932. IV. 10-ig terjedő négy hónap. Ebben a gyártási szakaszban egy budapesti és különben kizárólag vidéki postahivatalok részére, ezek a bélyegzők különleges kivitelben készültek. A keretvonal és az osztóvonalak vastagsága, a szokásos egynegyed-fél milliméter helyett 1 milliméter. Az emiatt leszűkült mezőkben a véset betűi és a keltezés számjegyei szokatlanul kicsinyek (245. ábra). Írásbeli adatokat az ilyen fajta bélyegzőknek sem a gyártására, sem az eltelt négy hónap után a gyártás beszüntetésére nem találtunk. Ezek a bélyegzők az irodalomban „vastag vonalas” néven ismertek.







244–246. ábra

Az 1938 őszén felmerülő nagyszámú bélyegzőigényre való tekintettel, a típuscsoport gyártásának beszüntetésekor, a gyárban visszamaradt 12 darab helynév nélküli bélyegzőt, 9 hónappal a Py típuscsoport rendszeresítése után, felhasználták. Ezt a 12 darabot 1938. XI. 3-án, zömmel felvidéki hivatalok részére a posta át is vette.

Az 1946-1947. évben még használatban álló bélyegzőkből a koronát kivésték (246. ábra). Ezek bélyegzései tulajdonképpen az Nx alcsoportot képeznék, de mert ugyanattól a bélyegzőtől erednek, így mint kivésett bélyegzők csupán változatokat képeznek.

Készült 2266 darab bélyegző. Az első — eltekintve a mintadarabtól — Fonyód A (1927. VIII. 13), az utolsó Enying (1938. II. 26.). Az ismert bélyegzések száma, az említett kivésésekből adódó változatokkal együtt 3.248 féle.

O. Típuscsoport. 1928-1938. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli, pántos körbélyegzők. A bélyegző rendszerétől — órajelzés nélküliek! — eltekintve mindenben teljesen megegyeznek az N típuscsoportba tartozó bélyegzőkkel. Az ott tárgyaltak teljes egészükben erre a típuscsoportra is vonatkoznak. A méretlépcső alsó határa azonban 21,5 milliméterre csökken. Tulaj dohképpen a B1 rendszerű (J típuscsoport) és a Kr6 rendszerű (L típuscsoport) bélyegzők utódai, a kis hivatalok részére.







247−249. ábra







250−252. ábra





253−254. ábra

Az I. (250. ábra), II. (248. ábra), III. (249. ábra), IV. (247. ábra) és az V. (251. ábra) alakfajtával készültek. A vastag vonalas fajtákat (252. ábra) is gyártották. Ennél a típuscsoportnál már nem készültek helyneves kísérleti, vagy mintabélyegzők, hanem a rendszeresítésre javasolt kivitelben „Minta szövegű, bélyegzőket gyártottak. Ezek az I. (253. ábra) és V. (254. ábra) alakfajtával készültek.

Készült 579 darab bélyegző. Az első Hódmezővásárhely 2 (1928. 1. 4.), az utolsó Sur (1938.1. 29.). Az 1946-1947. évi kivésésekből adódó változatokkal együtt 958 féle bélyegzést ismerünk.

Py. Típuscsoport. 1938-1946. Kr7 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők. A háromjegyű évszámnak kettőre való csökkentésével az N típuscsoport Kr8 bélyegzőiből fejlesztették ki. Azzal, a bélyegző rendszerétől és a római számos hónapjeltől eltekintve, mindenben teljesen megegyezik. A harántpánt mérete azonban most már állandó, nagyjából 6 milliméter. : A teljesharántpántos bélyegzők mérete mind az egy-, mind a kétpántosoknál 24-25 milliméter, a fél- és csonkapántosoknál 27-28 milliméter között ingadozik. Az I. (255. ábra), II. (256. ábra), III. (257. ábra) és IV. (258. és 259. ábra) alakfajtával készültek.



255−257. ábra

Az ellenőrzőbetű nélküli kétpántos bélyegzőknél rendszerint fekvő „S” alakú díszítéssel (258. ábra).

Néhány darab bélyegző betűvel rövidített hónapjelzéssel készült (260. ábra).

Az egynyelvűek kizárólag folytatólagos szövegűek, a kétnyelvűek, magyar/rutén alakban mindig osztottak (261. ábra). Kárpátalja 1941. évi közigazgatási átrendezésekor 6 postahivatal 20 bélyegzőjéből a rutén helynevet kivésték és annak helyét vonalas díszítéssel töltötték ki (262. ábra).



258−260. ábra



261−263. ábra

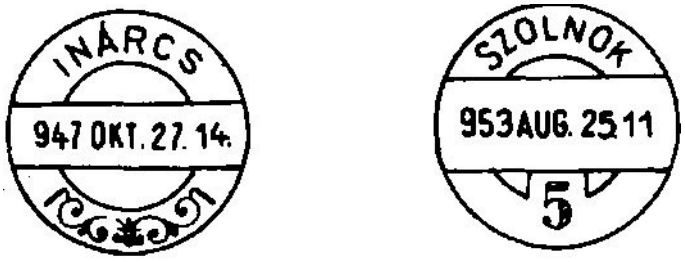
Vármegyejelzés ettől a típuscsoporttól kezdve már nem fordul elő. A pályaudvari jelzés „PU.”, a helynév után folytatólagosan vésve.

Készült 4480 darab magyar és 178 magyar/rutén, összesen 4658 darab bélyegző. Az első magyar Agárd (1938. III. 12.), az utolsó Szombathely 1 W (1946. IV. 25.), az első kétnyelvű Huszt/Chuszt (1939. A VII. 15.), az utolsó Kerecke/Kerecki (1944. II. 8.). A rutén nevek és az 1946-1947. évi koronakivésésekből adódó változatokkal együtt 5.733 féle bélyegzést ismerünk.

Ry. Típuscsoport. 1938-1941. Kr5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli, harántpántos körbélyegzők. Az O típuscsoportból ugyanúgy származtatták, mint a P típuscsoport bélyegzőiből az N típuscsoportot, tehát az évszámjel kétjegyű (263. ábra). Kivétel nélkül az I. alakfajtával gyártották.

Készült 25 darab bélyegző. Az első Padrag (1938. XI. 23.), az utolsó Vágkirályfa (1941. VIII. 30.). A második világháború utáni koronakivésésekből adódó változatokkal együtt 45 féle bélyegzést ismerünk.

Nx. Típuscsoport. 1946-1953. Kr8 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők. A II. fejezetben kifejtettük azokat az okokat, melyek következtében a második világháború után sokszor évtizedek óta nem gyártott rendszerű bélyegzők újra készülnek, természetesen az akkori gyártási időszaknak megfelelő és a típuscsoportra jellemző elemekkel. Ez a típuscsoport is ennek következtében jött létre. A Kr8 rendszer alkalmazását 1938-ban beszüntették. A mostani időszakban készült ilyen bélyegzőket, e gyártási időszak jellemzőinek megfelelően, fődíszítőelemek nélkül gyártották. A pántos körbélyegzők két legáltalánosabb alakfajtáját, az I. (264. ábra) és Vl-ot használták (265. ábra).



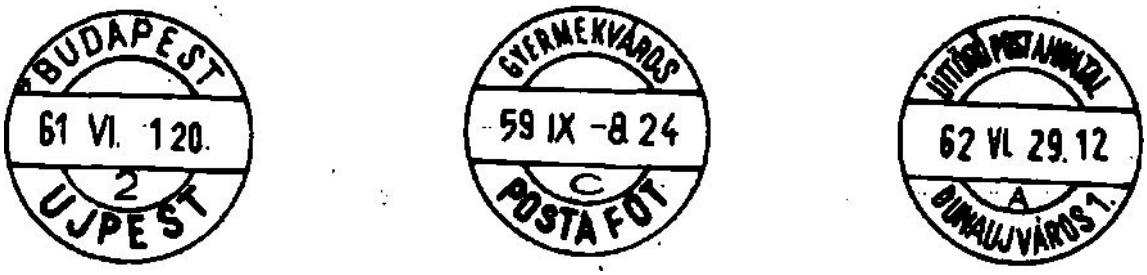
264−265. ábra

A háború alatt megsemmisült bélyegzők pótlására készültek megkülönböztető jelzése, az alsó körszeletben elhelyezett csillag (lásd még Px típuscsoportot).

Készült 9 darab bélyegző. Az első Vizsoly (1946. V. 8.), az utolsó Szolnok 5 (1953. VIII. 25.)

Px. Típuscsoport. 1946-tól. Kr7 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők. A következő Rx típuscsoporttal együtt a mai kor bélyeg-

zői. Ezek a bélyegzők tulajdonképpen a Py típuscsoport egyenes utódai, a lényeges különbség, hogy a második fődíszítőelem, a korona is elmarad. A méretlépcső ismét bővül, 24 millimétertől 28 milliméterig terjed. A szövegelrendezés általában folytatólagos, de az egyre szaporodó hosszú hivatalnevek következtében, különösen a Nagy-Budapest peremkerületi posták kettős neve miatt (266. ábra), mind több és több bélyegző készül osztott szöveggel. Ismét feltűnik a „Posta” (267. ábra), vagy „Postahivatal” megjelölés is. Ennek egy érdekes változata az, amikor egy állandó jellegű postahivatal kirendeltségeként működő időszakos postahivatal bélyegzőinél mindkettő nevét feltüntetik (268. ábra). Az alsó körszeletbe a felállító hivatal neve kerül. A pályaudvari jelzés „PU.” alakban, mindig a helynév után.



266–268. ábra



269–271. ábra

Az egypántos bélyegzők mind a három alakfajtával, I. (266. és 267. ábra), II. (269. ábra) és IIII.-kal (270. ábra) előfordulnak. A kétpántos IV. (271. és 275. ábra) és VI.-tal készülnek (272. ábra). A gyártási időszak 1950-1965-ig terjedő részét nyugodtan nevezhetjük a „csúnya bélyegzők” korának is. Gyakori a 8-12 milliméteres harántpánt (273. ábra), aminek következtében a bélyegző egész torz alakot ölt. Egész rövid, egyszerű hivatalnévnél is előfordul a kétpántos alak használata (274. ábra). A függőleges pánt és az alsó félgyűrű ilyenkor üres marad. Láthatunk olyan bélyegzőt is, ahol a harántpánt irányában és erre merőlegesen mérve, az átmérő 1-2 milliméteres különbséget mutat. A köralak így álló ellipszis alakot ölt.

Az egypántos bélyegzők díszítése általában az 1905 óta szokásos. A kétpántosoknál, ha nincs ellenőrzőbetű, általában díszítés sincs, de ritkán felbukkan a kétoldalt elhelyezett fekvő „S” alakú dísz. Annál gyakoribb két ívelt vonaldarabkának díszítő elemként való használata (275. ábra).

Az ellenőrzőbetűk elhelyezése általában a szokásos. A budapesti peremkerületi hivatalok bélyegzőinél a felső körszeletbe kerülnek (272. ábra). Gyakori megoldás az is, hogy ellenőrzőbetű alkalmazásakor kétpántos alakfajtát használnak. Ilyenkor vagy egészen nagy, hivatalszámszerűen elhelyezett ellenőrzőbetűt vésnek (277. ábra), vagy azt a függőleges pántba helyezik, mikor is az alsó félgyűrűt a szabályos díszítéssel töltik ki (278. ábra).







272–274. ábra







275–277. ábra





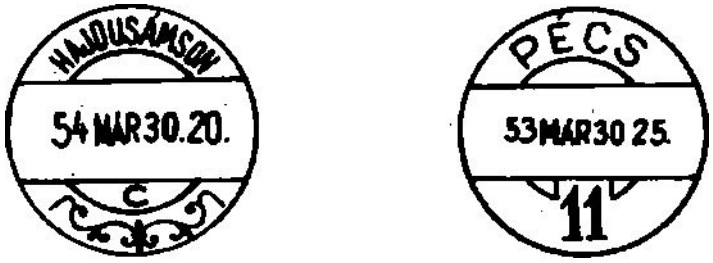


278–280. ábra

A megkülönböztető jelzés használatát, a háborús behatások következtében nagy mennyiségben elpusztult bélyegzők miatt, rendeletileg szabályozták. A rendeletet a II. fejezetben már ismertettük. Kiegészítésül itt csak annyit jegyzünk meg, hogy ellenőrzőbetű egyidejű előfordulásánál az előírt csillagot a felső körszeletben, különben az alsóban helyezik el (279. ábra).

A hivatalszám kivésése, ha a hivatal számozása megszűnik, itt is szokásos (280. ábra).

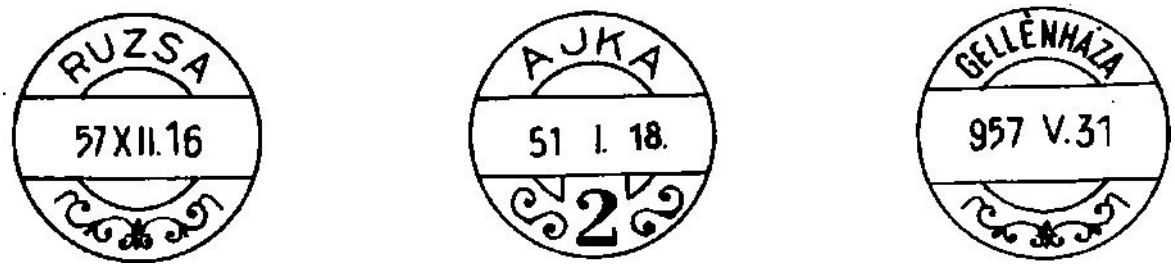
Az Nx alcsoportnál tárgyalt okok következtében ennek a típuscsoportnak is egy érdekes alcsoportja keletkezett, melyet 1952-1954 között gyártottak. Ezek Kr7 rendszerűek, de a hó jelzés betűvel készült. Rendszer jelnek Kr7b-t használunk, ahol a „b” rövidítés a betűvel rövidített hónapjelzést jelenti. Az alcsoport jelzése ennek megfelelően Pxb. Az I. (281. ábra) és a IV. (282. ábra) alakfajtával készültek.



281−282. ábra

1963 végéig 2657 darab bélyegző készült. Az első Encs A csillagpárral (1946. V. 2.). A Pxb alcsoportban 13 darab bélyegző készült. Elsőnek Hetényegyháza (1952. XI. 28.), utolsónak Hajdúsámson C (1954. III. 30.).

Rx. Típuscsoport. 1946-tól. Kr5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők. Az O típuscsoportból ugyanúgy keletkeztek, mint az előző az N típuscsoportból. A Px típuscsoportnál mondottak ezekre a bélyegzőkre is értelemszerűen vonatkoznak. Uralkodó alakfajuk az I. (283. ábra) és IV. (284. ábra). Ritkán előfordul a II. is. A Pxb alcsoport gyártási



283−285. ábra

idejében itt is előfordul egy összetett rendszerű változat. Tekintettel azonban arra a körülményre — bár hasonló okok idézték elő —, hogy csak egy darab készült, sem csoportot, sem alcsoportot nem képezhetünk. A bélyegző tulajdonképpen Kr6 rendszerű, mert az évjelzés háromjegyű (285. ábra), de a hónap római számos, ami a R csoportok jellemzője. Ezért, mivel korona és vonalkázás nélküli Kr6 bélyegző csoport nincsen, ebbe a csoportba soroltuk, mint Kr5+1 rendszerűt, ahol a „+l”-gyel fejeztük ki, hogy az évszám eggyel több jegyből áll.

Szakítottak azzal az eddigi elvvel, hogy az órajelzés nélküli bélyegzők kisforgalmú hivatalok részére készülnek. Ezt alátámasztja az a körülmény,

hogy például Pécs 1 postahivatal részére egész sorozat ilyen bélyegző készült. Igazolja ezt a feltevést az órajelzéses és órajelzés nélküli bélyegzők viszonyszáma is. Amíg 1927-1946 között az órajelzés nélküli bélyegzők, az ugyanakkor gyártott órajelzéseseknek mindössze 9% -át, addig ma már 15% -át tették, illetve teszik ki.

1963 végéig 397 darab bélyegző készült. Az első Barbacs (1946. V. 15.).

c) Bélyegzőgépek és gépbélyegzések

A közönséges levélpostaküldemények számának rohamos növekedése, már az 1900-as évek elején, főképp a budapesti irányító- és kézbesítő-, valamint néhány vidéki város kézbesítő hivatalának személyzetét mindinkább túlterhelte. Ekkor nemcsak a felvett és a levélszekrényekből ürített küldeményeket kellett lebélyegezni, hanem a kézbesítésre érkezett levélpostát is el kellett látniuk érkezési bélyegzéssel. A túlterheltség először természetesen a Budapest 72 hivatalnál jelentkezett. A külföldi posták ekkor már használták a nagyteljesítményű elektromos bélyegzőgépeket. Ez a körülmény késztette a budapesti posta- és távírda igazgatóságot arra, hogy egy ilyen bélyegzőgépet kipróbáltasson. Valószínű, hogy az ezzel szerzett kedvező tapasztalatok vezettek a bélyegzőgépek 1907-ben való rendszeresítésére.

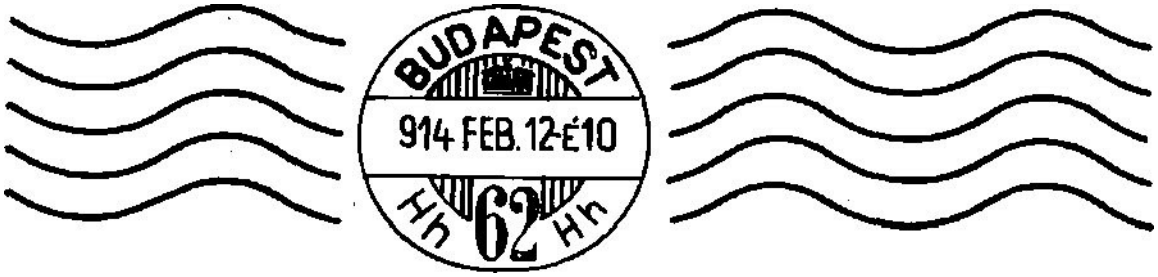
Az első Krag rendszerű bélyegzőgépnek a Budapest 72 postahivatalnál való használatbavételét a postavezérigazgatóság 1907. szeptember 11-én engedélyezi, a budapesti posta- és távírdaigazgatósághoz intézett 67.864/1907 sz. rendeletével (Sz. Gy. VI. kötet 2. kiadás 86. sorszám). Ugyanekkor engedélyezi a Hadik-Grünwald féle levélbélyegzőgép kipróbálását is Ez utóbbi sorsa ismeretlen. A bélyegzőgépek népes táborában többé nem találkozunk vele. A Krag gép viszont jól bevált. Hamarosan a budapesti nagy és több vidéki, főképp a postaigazgatóságok székhelyén működő l-es számú hivatalokat szerelik fel vele. Sőt a budapesti hivatalok egy része 2-3 darabot is kapott.

A Krag gépek után 1927-ben rendszeresítik a Standard, majd 1940-ben az Universal rendszerű bélyegzőgépeket. Óránkénti teljesítményük 40 000 darab levélküldemény bélyegzése.

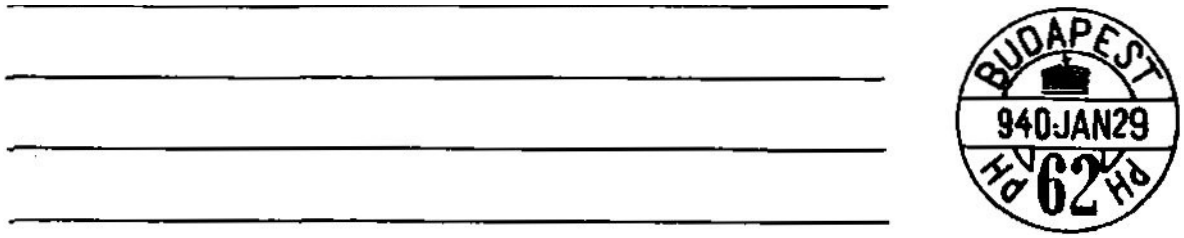
A bélyegzőgépek működésük szerint kétfélék, hengeresek, vagy betétesek. A hengeres gépeknél a bélyegzőt egy hengerre vésik, amelyik a gépben forog. A gépbélyegző két részre, a keletbélyegzőrészre és a rajzrészre tagozódik. A keletbélyegzőt kétszer vésik a hengerfelületre, egymástól 180°-ra eltolva. Így a gépben átfutó küldeményre 8-8 centiméterenként kerül egy-egy keletbélyegzés. Részben azért, mert a bélyegek felragasztása a küldeményekre rendszertelenül történik, részben pedig azért, mert az egyes küldemények nagysága különböző, nem biztosítható, hogy a keletbélyegzés a bélyegre, illetve hogy a küldeménynek mindig ugyanarra a részére essék. Tehát ha a postát igénybevevők, betartva az előírásokat, a bélyeget pontosan egy és ugyanarra a helyre ragasztanák, azok lebélyegzése még akkor sem lenne mindig valószínű. Ezért a két keletbélyegző közötti, két üres hengerfelületet egymással párhuzamos vízszintes- vagy hullámvonalakkal töltik ki. A vízszintes vonalak száma 4, 5, 6 vagy 8, a hullámvonalaké 5, 7 vagy 9. A hengeres bélyegzőgép bélyegzése

szalagszerűen végigfut a küldeményen. A Krag gép hengeres rendszerű (286. és 287. ábra).

A kopott hengereket ugyanúgy cserélik ki, mint a tönkrement kézi hk bélyegzőket. Aszerint, hogy a hengercsere, vagy egy új gép beszerzésénél az új henger készítése, a kézi hk-bélyegzők melyik gyártási időszakára esik, a keletbélyegzőrész típusa megegyezik azok típusával. Ennek megfelelően a Krag gépek keletbélyegzőrésze 1907-1921 között gyártott hengereknél K típuscsoportbeli Kr9 rendszerű, 1921-1927 között M típuscsoportbeli Kr8 rend-



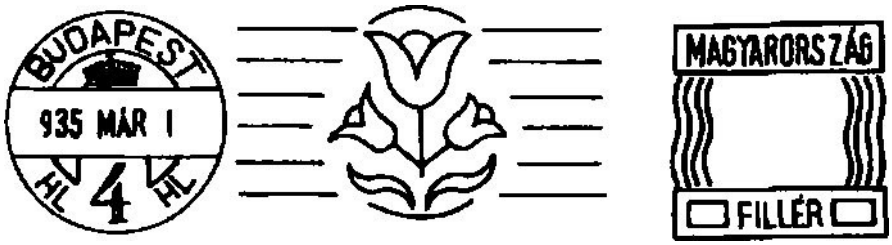
286. ábra



287. ábra

szerű, mindkettőnél vonalkázott, 1927-1938 között N típuscsoportbeli Kr8 rendszerű, vonalkázás nélküli és 1938-tól P típuscsoportbeli Kr7 rendszerű. A keletbélyegzőrész alakfajtája IV.

A betétes gépeknél a bélyegző rajzrészét egy henger felület alakú betétre vésik. Ezek bélyegzésein a keletbélyegző és a rajzrész nem ismétlődik, tehát



288. ábra

küldeményenként egyszer fordul elő. A Standard gépek keletbélyegzőrésze szintén a IV. alakfajtával készül, de a gyártási időszaknak megfelelően már vonalkázás nélküli. Órajelzést nem alkalmaztak, tehát Kr6 rendszerűek és az O típuscsoportbeli hk-bélyegzőknek felelnek meg. A rajzrész, közepén stilizált tulipánnal, kétoldalt megfelelő hosszúságú vízszintes vonalakkal készült (288.

ábra). A Standard rendszerű gépek egyetemesek, mert bélyegzésre és bérmentesítésre egyaránt használhatók. Ha a gép betétje értékjelzés nyomására is alkalmas és bélyegzéshez is használják, akkor a gépbélyeg részt üresre áhítják. Ilyenkor a bérmentesítőgépeknél már tárgyalt gépbélyeg lenyomatból az értékjelzés hiányzik és a bélyegzés színe, az ott előírt pirostól eltérően természetesen fekete.

Az Universal gépek szintén betétesek. A rajzrész megegyezik a Standard gépekével. A keletbélyegzőrész azonban az eddig mondottaktól gyökeresen eltér. A keletbélyegzőrész itt egykörös, közepén három sorban elhelyezett keltezéssel (289. ábra). A bélyegzés összképe az első rápillantásra ugyanazt a benyo-



289. ábra

mást kelti, mintha a múlt századbeli B3 rendszerű, F típuscsoportbeli bélyegző lenyomata lenne. A háromsoros keltezés első sora a négyjegyű évszám, a második a betűvel rövidített hó jelzés, míg a harmadik a napjelzés. Keltezésük tehát háromrészes. Használnak azonban négyrészes keltezésű keletbélyegzős gépeket is. Itt a harmadik sorban a nap- és órajelzést ponttal elválasztva tüntetik fel. Például „19.24.”, azaz tizenkilencedikén, huszonnégy órakor.

A postahivataloknál használt Francotyp bérmentesítőgépeknél is előfordult, hogy azokat is csak bélyegzésre használták fel. Ezek gépbélyeg részét ilyen esetekben nullára állították (343. ábra).

2. A postahivatalok ideiglenesen használt h- és hk-bélyegzői

a) Pótbélyegzők (Pt)

A megsérült, elromlott bélyegzők javítása már 2-3 bélyegzőt használó hivataloknál is sok gondot okozott, de egész különleges problémákat vetett fel a csupán egy bélyegzővel felszerelt kis hivataloknál. Hasonló nehézségek merültek fel az új bélyegző elkészültéig akkor is, ha egy hivatal bélyegzője elveszett, vagy megsemmisült. Nemegyszer előfordult az is, hogy egy új postahely megnyitásakor a megrendelt bélyegzője még nem készült el. Ezekben az esetekben az érintett postahelyek hosszú évtizedeken keresztül különféle kisegítő megoldásokhoz folyamodtak. A hk-bélyegzők helyett ilyenkor igénybevett egyéb bélyegzőket gyűjtőnéven kisegítő bélyegzőknek nevezzük. (Részletes ismertetésük a jelen fejezet b. részében.) Ezek sokfélesége, egyre szaporodó számuk, a használatukból adódó szabálytalanságok s nemegyszer a postára háruló joghátrányok késztették az illetékeseket arra, hogy ezt a

kérdést véglegesen rendezzék. A kisegítő bélyegzők tárgyalásánál láthatjuk, adódtak olyan történelmi korszakok, amikor ez sem vezetett a kisegítő-bélyegzők végleges kiküszöbölésére.

A megoldásra 1925-ben került sor, amikor is az úgynevezett pótbélyegzőket — hivatalos nevük pótkeletbélyegzők — rendszeresítik. Nevüket onnan kapták, hogy az előző bekezdésben vázolt esetekben az érintett postaszerv hk-bélyegzőjének megérkezéséig azt pótolják. Ezek is keletbélyegzők, de a hivatalnév helyett sorszámmal látják el őket. Az illetékes postaigazgatóságok a sorszám alapján tartják nyílván, hogy melyik bélyegzőt melyik postahely és mikor használta.



290−292. ábra

A bélyegzők rendszere, továbbá a típuscsoport meghatározó eleme mindig megegyezik az azonos időszakban gyártott postahivatali hk-bélyegzőkével. A típuscsoport jelének tehát mindig ugyanazt a nagybetűt használjuk, mint az azonos postahivatali típuscsoportnál, de elé kötőjellel kapcsoljuk a pótbélyegzők jelölésére szolgáló „Pt” rövidítést.

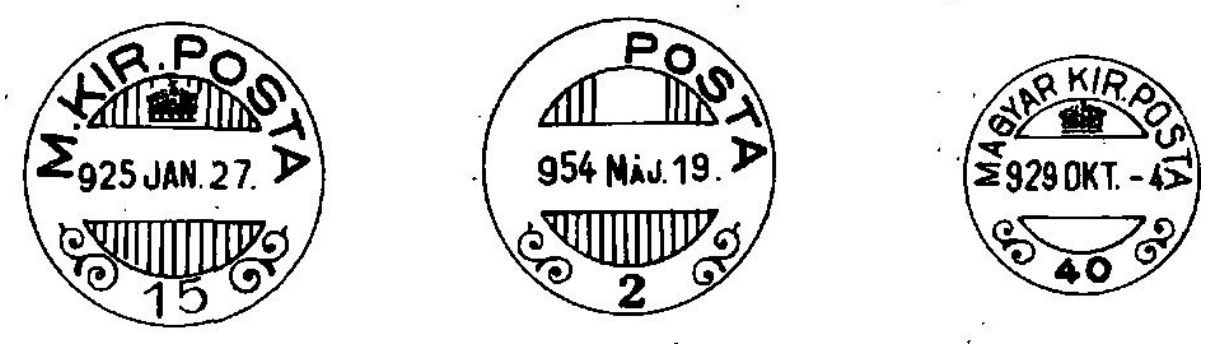
Az esetenként szükséges pótbélyegzőkkel az érdekelt postahelyeket a postavezérigazgatóság az illetékes postaigazgatóságok útján látta el. Pótbélyegzőket a postahivatalok, a postaügynökségek, majd 1951-től ezek utódai, a fiókposták, valamint a mozgóposták használnak. Az első három részére azonos kivitelben készülnek, tehát a bélyegzésekről nem állapítható meg, hogy azok milyen nemű postahelyekről erednek. A mozgóposták pótbélyegzőit a mozgópostáknál ismertetjük.

A pótbélyegzők előírásszerinti használatakor a bélyegzés mellett fel kell tüntetni a hivatalnevet. Ezt a kisebb hivataloknál kézírással jegyzik be a keltezés alá (291. ábra). Gyakran találkozunk kézi nyomdából összeállított (290. ábra), vagy külön e célra készített egysoros gumibélyegzőkkel is (292. ábra). Hivatali fejbélyegzők, sőt a pénzesutalványoknál alkalmazott ellenőrzőszámbélyegzők használata sem ritka. Ez utóbbi, eltekintve attól, hogy előírásellenes, a helynevet nem is pótolhatja.

A második világháború után a pótbélyegzők sorszámszerinti szétosztását az egyes postaigazgatóságok között a 133.301/B4 sz. rendelettel (PRT. 1945. XI. 3-i 35. szám), 1945 novemberi 15-i hatállyal szabályozták. A budapesti, a budapestvidéki postaigazgatóság összevonása, valamint a miskolci postaigazgatóság — mely a debreceni kirendeltségeként működött — önállósítása után a számszerinti szétosztást 1953. január 10-én újra szabályozták, illetve az eddigi számsort bővítették. A rendelet szerint a számcsoportoknak megfelelően, a pótbélyegzőket a jelölt időpontig, a postaigazgatóságok kötelesek egymásnak megküldeni, illetve a még szükséges vagy hiányzó számokat az Anyagszertárnál megrendelni és a rendeletben fel nem sorolt bélyegzőket ugyanakkor beszolgáltatni. Az egyes postaigazgatóságok a következő számcsoportokat kapták: a budapesti 1-100 (1-87), a debreceni 101-200 (101-200), a pécsi 201 - 300 és 601 - 650 (201 - 300 és 600 - 649), a soproni 301 - 400 (301 - 400), a szegedi 401-500 (401-480) és a miskolci 501-600 (501-540). Zárójelben a már meglevő, legyártott sorszámokat tüntettük fel. Típuscsoportok:

A második világháború végéig az egy típuscsoportba tartozó bélyegzők mindig zárt számcsoportot képeztek. A háború alatt elpusztult és elveszett 364 darab bélyegző helyett az újragyártottak a gyártási időszaknak megfelelően más és más típuscsoportba tartozhatnak, illetve tartoznak.

Pt-L. Típuscsoport. 1925-1927. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázott, félpántos körbélyegzők (293. ábra). A bélyegzők mérete 28-29 milliméter. A gyűrű felső részében „M. Kir. Posta” szöveget, az alsóban a sorszámot s ettől kétoldalt a kétpántos hk-bélyegzőknél szokásos fekvő „S” alakú díszítést helyeztek el. A háború után megmaradt 8 darab bélyegzőből 1946-ban a koronát és „KIR” rövidítést kivésték, néha az „M” jelzést is (294. ábra).



293−295. ábra

Készült 22 darab bélyegző. Az első M. Kir. Posta 1 (1925. 1. 10.), az utolsó M. Kir. Posta 22 (1927. VII. 16.). A kivésett bélyegzők bélyegzéseivel együtt 30 féle bélyegzés ismert.

Pt.-N. Típuscsoport. 1927-1928. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli, félpántos körbélyegzők. (295. ábra). Méretük 23-24 milliméter. A csoport első két példánya, mint mintapéldány a 23 és 24 sorszámmal készült 1926 végén, az L típuscsoporthoz hasonló szöveggel. Rácz-Rónay adataival ellentétben a mintapéldányok használatba nem kerültek. A típuscsoport valamennyi darabja „Magy. Kir. Posta” szöveggel került gyártásra. A díszítés felső rész mind ennél, mind az 1944 végéig gyártott bélyegzőknél befelé, két kivételnél (296. ábra) kifelé kunkorodik. A sorszám egy antikvával vésett

kivételtől (296. ábra) eltekintve groteszk. A megmaradt 8 bélyegzőből 1946-ban a koronát kivésték a „Kir” rövidítéssel együtt.

Készült 22 darab bélyegző. Az első Magy. Kir. Posta 23 (1927. XII. 10.), az utolsó Magy. Kir. Posta 36 (1929. X. 30.). Megjegyezzük, hogy itt a gyártás sorrend nem volt sorszám szerinti. A kivésett bélyegzők lenyomataival együtt 30 féle bélyegzést ismerünk.

Pt-Ry. Típuscsoport. 1938-1945. Kr5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli körbélyegzők. Méretük 24-25 milliméter. A szöveg szerint két alcsoportját különböztetjük meg.

Pt-Ry. I. Alcsoport. 1938-1940. A felső szöveg ismét „M. Kir. Posta” (297. ábra). A megmaradt 208 bélyegzőből 1946-ban a koronát és a „Kir.” (298. ábra), néha az „M” rövidítést is kivésték. Nagyon ritkán ibolya és zöld színű bélyegzések is előfordulnak.



296–298. ábra

Készült 320 darab bélyegző. Az első M. Kir. Posta 101 (1938. XII. 1.), az utolsó M. Kir. Posta 420 (1940. IX. 9.). A kivésettek bélyegzéseivel és a színes bélyegzésekkel együtt 532 féle bélyegzést ismerünk.

Pt-Ry. II. Alcsoport. 1945. Szöveg és díszítés változik. Az új szöveg „Magyar Posta”, a díszítés a harántpánt alsó osztóvonalának szintje alatt, a gyűrű alsó részében hatágú csillagpár (299. ábra). A koronát 1946 májusában kivésték (299. ábra). A koronás bélyegzések a pótbélyegzések legjobb darabjai, mert bélyegzőik használati ideje mindössze pár hónapra korlátozódik.



299–301. ábra

Készült 30 darab bélyegző. Az első Magyar Posta 441 (1945. X. 16.), az utolsó Magyar Posta 470 (1945. XI. 5.). A kivésettek bélyegzéseivel együtt 60 féle bélyegzést ismerünk.

Pt—Rx. Típuscsoport. 1946. Kr5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli félpántos körbélyegzők (300. ábra). Méretük 24-25 milliméter. Szövege meg-

egyrezik az Ry. II. alcsoporttal, de korona és díszítés nélkül készül. A szövegből a „Magyar” szót 1947-ben néhány darab bélyegzőből kivésték (301. ábra).

Készült 41 darab bélyegző. Az első Magyar Posta 401 (1946. X. 4.), az utolsó Magyar Posta 36 (1946. XI. 21.). Ismert bélyegzések száma a kivésettekkel együtt 42 féle.

Pt-Px. Típuscsoport. 1947-től. Kr7 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli körbélyegzők. Háromféle alakfajtával készülnek. A gyártási időszak kezdetén a IV. alakfajtát használják (302-304. ábra). Díszítés a sorszám két



302−304. ábra

oldalán, a számozott postahivatalok ellenőrzőbetű nélküli Px típuscsoportba tartozó bélyegzőinél használt két vonaldarabka. A díszítés ritkán el is marad (303. ábra). A bélyegzők mérete 24-25 milliméter között változik. Szöveg 1947 június 9-ig „Posta”. Az előző típuscsoportoknál említettük, hogy a korona és „Kir” rövidítésen kívül néha az „M”, vagy a „Magyar” szót is kivésték s így azok szövegének csak a „Posta” szó maradt meg. Ezek azok a kivésések, melyek időben összeestek a „Posta” szövegű új bélyegzők készítésével. A bélyegzők 1947. június 9-től ismét „Magyar Posta” szöveggel készülnek. (304. ábra). Az elveszett bélyegzők pótlására készültek megkülönböztető jelzése „a-a” betűpár (307. ábra).



305−307. ábra

A következő alakfajtákat 1959-től alkalmazzák. Ettől kezdve egypántos bélyegzők készülnek. Általában az I-es (305. ábra), kivételesen a II-es (306. ábra) alakfajtával. A bélyegzők mérete 24-26,5 milliméter. Díszítést sohasem alkalmaztak.

Készült - 1963 végéig - 253 darab bélyegző. Az első Posta 501 (1946. IV. 9.)

Néhány szót kell még szólnunk a pótbélyegzők gyűjtési módjáról. Ezeket a bélyegzőket mindig más és más hivatalok használják, általában néhány napig, vagy hétig. Az 1950-es években, ha ritkán is, de előfordult az 1-2 éves használati idő ugyanannál a postahelynél. A különleges gyűjtési mód az, amikor minden egyes használó hivataltól megszerzünk egy küldeményt. Eltekintve attól, hogy erre sokszor nem nyílik mód — mert a használatba vételt nem közlik —. a legtöbb helyen nem alkalmazzák a helynév jelölést. Tehát a küldemények eredete nem állapítható meg. Az általános gyűjtési mód pedig az, amikor megelégszünk minden egyes különböző sorszámú bélyegző egy-egy bélyegzésével. A típuscsoportok végén közölt bélyegzésszámokat is ez utóbbi esetre vonatkoztatva adtuk meg.

b) Kisegítő bélyegzők. (Ks)

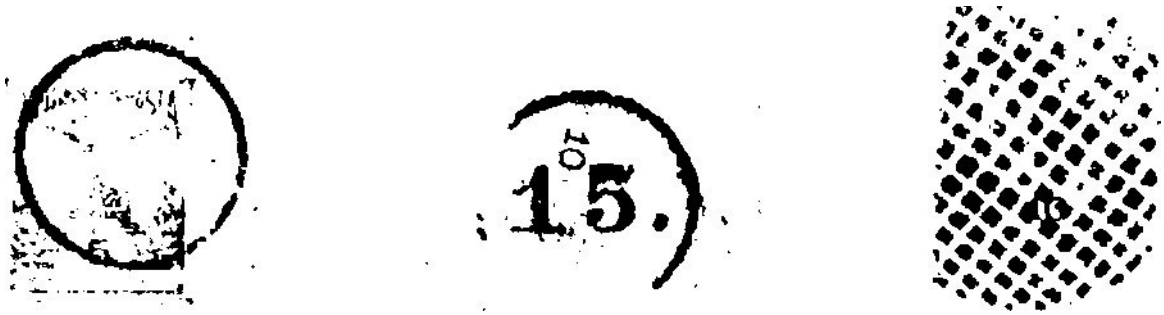
A pótbélyegzők rendszeresítésével összefüggésben már megemlékeztünk azokról az okokról, melyek a kisegítő bélyegzők használatát előidézték. A pótbélyegzők bevezetése előtti időben ilyen esetekben egyes hivatalok az értékcikkek értéktelenítését tintával vagy tintairónnal való áthúzással végezték el. Mind általánosabbá vált azonban a főnöki-, hivatali fej- és a feladóvevények kezelésénél használt helyneves sorbélyegzők használata. Nem egyszer előfordul az az eset is, amikor hk-bélyegző helyett a hivatali pecsétnyomót használják. Ezek bélyegzése, mivel a pecsétviaszban dombornyomatot adnak, természetesen mindig negatív; az alap fekete a véset helye pedig fehér. A most felsorolt bélyegzőfajtákat jelen fejezet 3. részében ismertetjük.

A kisegítő bélyegzők közé soroljuk az úgynevezett „*néma bélyegzők*”-et is, melyek sem helynevet, sem keltezést nem tartalmaznak és rendszerint az érvénytelenítés nélkül érkezett levelek bélyegeinek lebélyegzésére használják (281. old. 83. ábra). A néma bélyegzők használata, bár szórványosan, a bélyeg megjelenésétől napjainkig tart.

A kisegítő bélyegzők nagytömegű használatára két ízben, az első világháború kitörése előtt, majd a második alatt és közvetlenül utána került sor. A trónörökös meggyilkolása után, de még a hadüzenet előtt, a politikai feszültség időszakában, a Monarchia VIII. hadteste a délvidéken felvonult az akkori Szerbia ellen. A tábori posták ekkor még nem működtek. A felvonulási körzetben így mind a katonák, mind az egyes parancsnokságok, magán- és hivatalos levelezésük lebonyolítására, a terület postahivatalait vették igénybe. A hadtestparancsnokság utasítására, azért hogy az alakulatok tartózkodási helye az ellenséges hírszerző szervek részéről ne legyen megállapítható, a felvonulási területen működő összes postahivatalnál és postaügynökségnél megszüntették a hk-bélyegzők használatát. A küldeményeken levő értékcikkeket színes irónnal értéktelenítették. A tábori postahivatalok közül elsőnek 1914 augusztusában a 91. és a 151. kezdte meg működését. Valószínű, hogy a viszonossági elv alapján ezek a katonai postán kívül a polgári lakosság postáját is felvették és továbbították, amennyiben azokat a feladó előírásosan bérmentesítette. Ezzel magyarázható, hogy a fenti két tábori posta bélyegzése miért fordul elő aránylag sok bélyeges küldeményen.

A hadüzenet után ez a határsáv még több hónapig a hadműveleti terület-

hez tartozott. Ez magyarázza meg az illetékes temesvári postaigazgatóság 1914. szeptember 3-i rendeletét, melyben utasítja az érdekelt postahivatalokat és ügynökségeket, hogy „ ... az ott feladott levélküldeményeken további intézkedésig a franco jegyeket ne a helyi- és keletbélyegzővel semmisítsék meg, hanem az utalványszámbélyegzővel, esetleg egy erre a czéllra kilyuggatott fadarabbal.” Az említett utalványszámbélyegző azonos a mai ellenőrzőszámbélyegzővel (lásd IV. fejezet pénzküldemények kezelése című részét). Ezzel egyidejűleg elrendelte az ajánlási ragjegyekből és a csomag ragcímekből a helynév kitépését is. Különben ez az egyedüli eset, amikor az ellenőrzőszámbélyegzőknek levélküldeményeken való használatát nemcsak engedélyezték, hanem kötelezőleg elrendelték. A hadműveleti terület eltávolodása után ezt a rendelkezést 1915. március 26-án hatálytalanították. Az ellenőrzőszám bélyegzőkön kívül (313. ábra) a rendeletnek megfelelően, különböző alakú, rendszerint mértani idomok alkalmazásával vésett fém-, gumiba metszett, vagy fából faragott néma bélyegzőket is használtak (308-310. ábra).



308−310. ábra



311−313. ábra

A második világháború alatti területváltozások, a háború utáni időben pedig a tömegesen elpusztult hk-bélyegzők olyan hatalmas bélyegzőigényt eredményeztek, hogy a posta hivatalosan is ismét kénytelen volt a kisegítő bélyegzők alkalmazásához folyamodni. Ezt első ízben a területváltozásokkor alkalmazták, mikor is az akkor még kevés számú pótkeletbélyegző állomány kiegészítésére gumi kisegítő pótbélyegzőket készítettek. Ezek nagy része a

rövid használati idő mellett is hamarosan tönkrement. Az elhasználtak helyett újakat nem rendeltek. A háború befejezése után, most már a megsemmisült hk-bélyegzők helyett készíttettek gumi kisegítő bélyegzőket. Ezek részben az előzőekhez hasonlóan sorszámosak voltak, de sok helynévvel ellátott is készült. Ez utóbbiaknál a keltezés bejegyzésére megfelelő helyet biztosítottak. Egyes hivatalvezetők részben a kisegítő pótbélyegzők használatának ismeretében, részben saját elképzelésük alapján maguk is csináltattak helyneves gumi kisegítő bélyegzőket. A kisegítő bélyegzőkkel a küldemények lebélyegzése feltűnően hasonlít ahhoz a módhoz, ahogy a postamesterek jártak el a 18. század végén és a 19. század elején a küldemények kezelésénél.

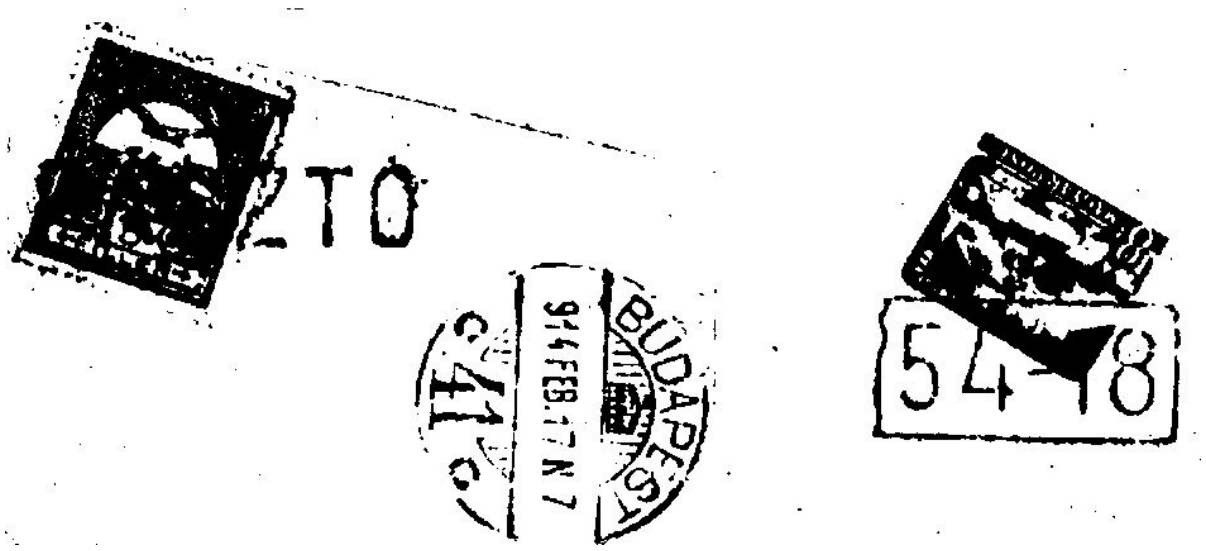
A kisegítő bélyegzők típuscsoport képzésénél csak az alak és az a körülmény játszik szerepet, hogy azt az egyes hivatalok maguk alkalmazták-e, vagy pedig azokat központilag szerezték-e be. Típuscsoportok:

Ks-hW. Típuscsoport. 1778-1948. A W különleges típuscsoportba soroljuk a postahivataloknak azokat az egyéb célokat szolgáló bélyegzőit, melyeket kisegítésképp, hosszabb-rövidebb ideig h-, vagy hk-bélyegzők helyett használtak. A használt bélyegzőfajták szerint ezeket alcsoportokba osztjuk.

Ks-Hip. Alcsoport. Kisegítő bélyegzőnek használt hivatali pecsétnyomók. Az osztrák postaigazgatás idejében, a postamesteri bélyegzők korszakában már előfordult, hogy h-bélyegző helyett pecsétnyomót használtak. Térfi ezeket tévesen negatív h-bélyegzőknek minősítette. Igaz, hogy akkor ezeket nem kisegítésképp használták, de kis számuk és vitán felüli pecsétnyomó jellegük miatt ezeket is ide soroltuk (311. ábra). Az 1778-1830-ig terjedő időszakból mindössze három ilyen fajta bélyegzést ismerünk. A második világháború alatt mozgópostáknál (lásd ott), végül a háború után, 1948-ig elvétve találkozunk a hivatali pecsétnyomóknak hk-bélyegzők helyett való használatával.

Ismert bélyegzések száma 6 féle.

Ks-Föb. Alcsoport. A főnöki, ellipszis alakú bélyegzőknek hk-bélyegző helyett való használata már sokkal gyakoribb, egyes kezelési ágak — kocsiposta, távírdahivatalok stb. — működésük kezdetén jóformán csak ezeket a bélyegzőket használták. Kisegítő célokra a postahivatalok már az 1890-es



314–315. ábra

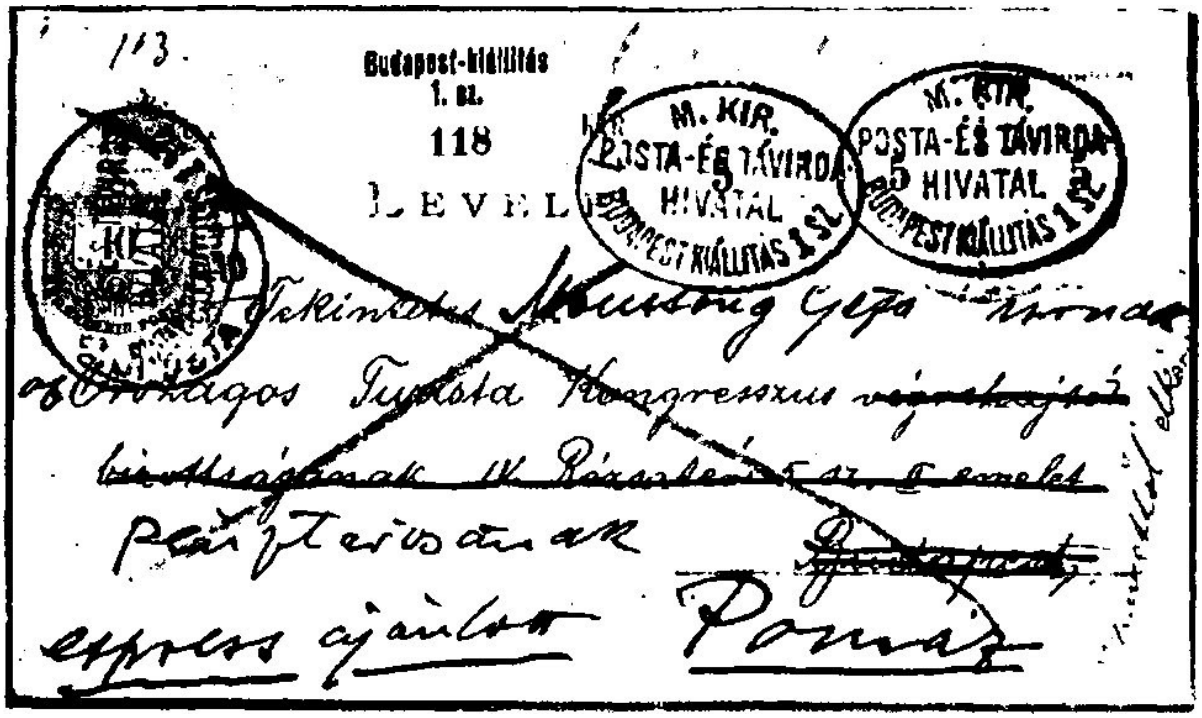
évektől kezdve és később mind gyakrabban vették igénybe a főnöki bélyegzőket küldemények kezelésére. Olyannyira, hogy még néhány, hosszabb ideig működő alkalmi postahivatal is használta ezeket (316. ábra).

Bélyeges küldeményen az ismert bélyegzések száma mintegy 300 féle.

Ks-Hfb. Alcsoport. Kisegítő bélyegzőnek használt hivatali fejbélyegzők. Keretvonalas, vagy keretvonal nélküli, csak a helynévből álló, antikva vagy groteszk típusú betűkkel vésett sorbélyegzők (314. ábra).

Bélyeges küldeményen az ismert bélyegzések száma mintegy 25 féle.

Ks-Eb. Alcsoport. 1914-1915. Kisegítő bélyegzőként használt ellenőrző-



316. ábra

szám bélyegzők (313. és 315. ábra). Az 1914-ben a délvidéken, kötelezően elrendelt használatuk idejéből eddig 23 féle bélyegzést ismerünk.

Ks-Pt-hE. Típuscsoport. 1938-1945. Gumi körbélyegzők. A szöveg és díszítés alapján két alcsoportjukat különböztetjük meg.

Ks-Pt-hE. I. Alcsoport. 1938-1940. Különböző cégeknél rendelt öntött gumibélyegzők. Méretük új állapotban 28-30 milliméter. A keretvonal rendszerint kettős, egy vastagabb külső és egy vékonyabb belső körrel (317. ábra). Készült azonban egykörös kivitelben is (318. ábra). Középen a koronás címert, körben „Magyar Kir. Posta" szöveget, alul a sorszámot helyezték el. Szöveghatárolójel nyolcágú- (317. ábra), vagy hatágú csillagpár (318. ábra). A szöveg betűtípusa mindig groteszk, a sorszám antikva (317. ábra) vagy groteszk (319. ábra).

A pótbélygzőknél előírt helynév feltüntetésen kívül itt kötelező volt a keltezés feljegyzése is. A keltet tintával, vagy tintairónnal a címertől két oldalt







317–319. ábra

jegyezték be, vagy e célra külön gumibélyegzőt használtak. Mindkettő azonban ritkán fordul elő, mert a keltezést rendszerint nem tüntették fel. A helynév feltüntetése is általában elmaradt. A tintával, irónnal felírt helynéven kívül megtaláljuk a hivatali fejbélyegzők használatát (320. ábra), vagy a külön beszerzett egysoros gumibélyegzőket is. Még az is előfordult, hogy a postamester maga faragta ki, radírgumiból hivatalának helynévbélyegzőjét (321. ábra).



320. ábra

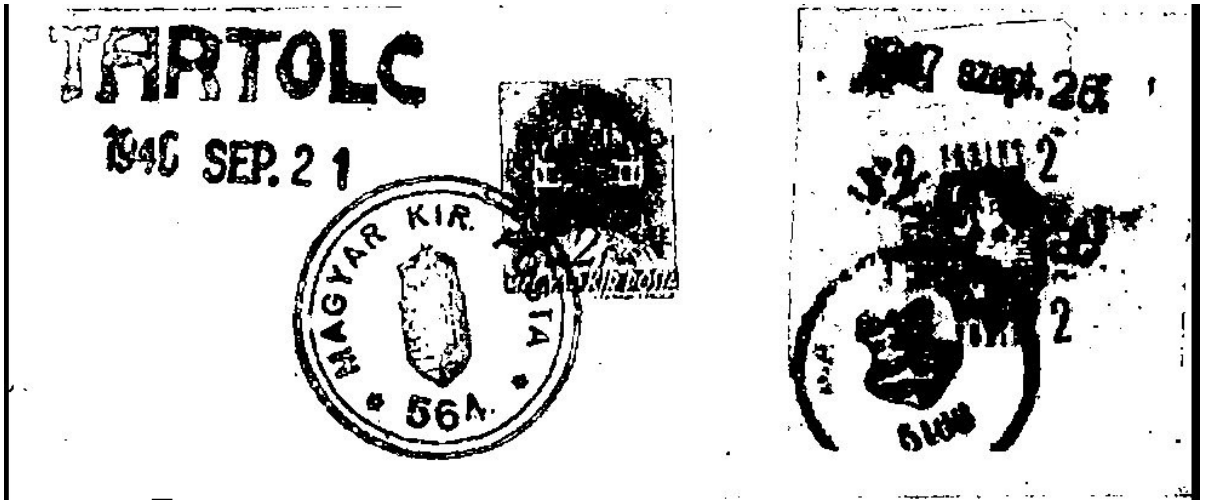
A bélyegzéshez rendszerint a Dötsch-festékes bélyegzőpárnát használták. Ez a festék azonban acélbélyegzők részére készült s így a gumibélyegzőket hamarosan megtámadta. A kezelők is megszokták az acélbélyegzőknél az erős odaütést, amit a gumibélyegzők sajátosságuk miatt nem bírtak el. E két ok következtében a gumi megpuhult és szétterült. A bélyegzések mind olvashatatlanabbá váltak s átmérőjük nem egyszer a 35 millimétert is túlhaladta.

Ezért fordul elő ritkán az az eset, hogy egy bélyegzőt több ízben tudtak volna használatra kiadni. Sok posta személyzete azonban tisztában lehetett a fekete festék hatásával, mert ezek kezdettől fogva rendes, irodai festékpárnákat használtak. Innen erednek — gyakoriságuk sorrendjében — az ibolya,

a kék, a vörös, és a zöld színű bélyegzések. Ezek mindig szép tiszták és olvashatóak. A már elhasználódott bélyegzőket, a még használatra ki nem adottakkal együtt, 1941 végén megsemmisítették. Ekkor ugyanis már kellő számú acél pótbélyegző állott rendelkezésre.

Készült 428 darab bélyegző, ebből használatba került 374 darab. Az ismert bélyegzések száma a színes bélyegzésekkel együtt 416 féle.

Ks-Pt-hE. Alcsoport. 1945. Egykörös gumi körbélyegzők (322. ábra). Az új bélyegző mérete 24-25 milliméter. Közvetlenül a háború után, 1945-ben



321−322. ábra

készültek a nagy mennyiségben elveszett acél pótbélyegzők pótlására, ideiglenes használatra. Középen a Kossuth címer, körirat „Magyar Posta". Sorszám alul, egyenes sorban, négyjegyű számokkal. A számok és betűk antikva típusúak. A bélyegzőket központilag a postavezérigazgatóság rendelte és osztotta szét a postaigazgatóságok között. A budapesti postaigazgatóság az 1000-es, a soproni a 2000-es, a pécsi a 3000-es, a szegedi a 4000-es és a debreceni az 5000-es bélyegzőket kapta kisegítő használatra.

Készült 450 darab bélyegző. Az új acél pótbélyegzők elkészültéig a legtöbb tönkre is ment, 1947 végéig valamennyit kivonták a használatból.

Ks-hC, Ks-hD. és Ks-hE. Típuscsoportok. 1945. Közvetlenül a felszabadulás után, a központi intézkedéseket még jóval megelőzve, egyes postaigazgatóságok saját hatáskörükben a hivatal nevét is tartalmazó gumi h-bélyegzőket rendeltek az elveszett és megsemmisült hk-bélyegzők gyors és ideiglenes pótlására. A keltezéshez rendszerint külön gumi keletbélyegzőket használtak. A hD típuscsoportnál tintával írták be, vagy egyszerűen nem tüntették fel a keltezést.

A Ks-hC típuscsoport bélyegzőit a budapesti postaigazgatóság készíttette. Fekvő ellipszis alakú kétkeretvonalas h-bélyegzők. Kétféle szövegelrendezéssel készültek. Az egyiknél, fenn ívelten a helynév, alatta postakürt. A bélyegzőmező többi része üres. Számozott hivataloknál alulra kerül ívelten a hivatalszám és ellenőrzőbetű (324. ábra). A másik elrendezésnél a hivatalnév

alul foglal helyet, két oldalán hatágú csillagpárral. A bélyegmező többi része üres.

A Ks —hE típuscsoport bélyegzőit a pécsi postaigazgatóság készíttette. Kettős keretvonalú körbélyegzők (325. ábra). Fenn ívelten a helynév, alatta koronadíszítés. A kelet részére két osztóvonallal határolt harántpánt.

A Ks-hD típuscsoport bélyegzőit a debreceni postaigazgatóság készíttette. Egygyűrűs körbélyegzők. Szöveg a gyűrűben Hivatalnév/Posta elrendezésben. Az osztott szövegrész között szöveghatároló jelként hatágú csillagpárt alkalmaztak (323. ábra). A belső körben felül koronadíszítés, különben a keltezés részére a mező üres.



323–325. ábra

A kisegítő bélyegzéseknek ez a három utolsó, valamint a Ks-Pt-hE típuscsoport II. alcsoportja a felszabadulás értékes postai objektumai. Sajnos próbabélyegzések ezekről nem készültek. Így még sok kutató munka vár a gyűjtőkre addig, amíg ezeknek a rendkívül érdekes bélyegzőknek megközelítő jegyzékét összeállíthatjuk.

c) Alkalmi bélyegzők

Azokat a bélyegzőket, melyeket valamely kiállítás, vásár, kongresszus, sportverseny vagy egyéb társadalmi és politikai esemény színhelyén ideiglenesen működő alkalmi postahivatal, vagy a felsorolt események időtartama alatt valamelyik állandó jellegű postahivatal használt, továbbá egyes évfordulók, vagy történelmi események emlékét megörökítő bélyegzőket „*alkalmi bélyegzők*”-nek nevezzük. Természetesen csak akkor, ha a szóban forgó esemény stb. és annak időpontja a bélyegző szövegéből kitűnik. Ezeknek a bélyegzőknek a lenyomata az „*alkalmi bélyegzés*”.

Az alkalmi postahivatalok az említett események színhelyén mindig mint a helyi postahivatal kirendeltségei működnek. A kirendelő hivatalt felállító hivatalnak nevezzük. Abban az esetben, ha a helységben több hivatal működik, a felállító hivatal 1900-ig az volt, melynek hivatalnevében a „város” szerepelt, 1900-tól rendszerint az l-es számú. Budapesten 1947-ig rendszerint a kerület legnagyobb hivatala, ettől kezdve a Budapest 72, majd 1955-től a Budapest 4 postahivatal állítja fel az alkalmi postahivatalokat.

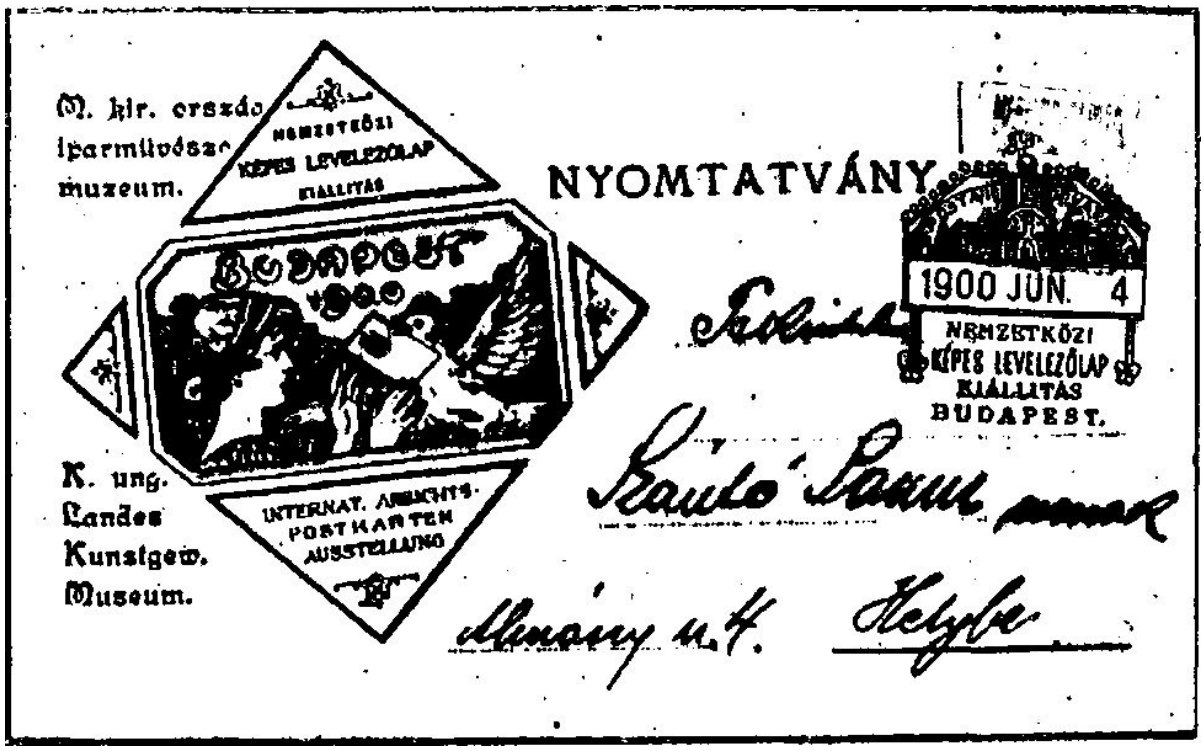
Az alkalmi bélyegzésekhez soroljuk mind a posta, mind a vállalatok használatában álló bérmentesítő gépek (lásd I. fejezet) bélyegzéseit, az úgynevezett gépbélyegeket, amennyiben azok valamely alkalomra utaló szöveget és időpontot tartalmaznak, illetve ha valamely esemény színhelyén alkalmi postahivatal helyett állottak használatban.

Az első alkalmi bélyegző használatára 1879-ben került sor a székesfehérvári országos iparkiállításon, Székesfehérvár város postahivatal kirendeltségeként működő alkalmi postahivatalnál (326. ábra). Két, azonos szövegű készült, különböző átmérővel. Mind ez ideig azonban csak a próbabélyegzéseket ismerjük. Küldeményen még nem kerültek elő. Mind ezek, mind a követ
kező alkalmi bélyegzők 1900-ig kizárólag ugyanolyan alakfajtával és rendszerrel készülnek, mint a gyártási időpontjuknak megfelelő, állandó jellegű postahivatali hk-bélyegzők. Az alkalmi jelleg a bélyegzők szövegéből állapítható meg. Ebben a korszakban tehát P, Hy és J típuscsoporthoz tartozó alkalmi bélyegzőket gyártottak.



326. ábra

Az 1900-as év döntő változást hoz az alkalmi bélyegzők körében. A Budapesten június 4. és 25. között rendezett Nemzetközi Képeslevelezőlap Kiállítás alkalmi postahivatala részére készítették az első rajzos alkalmi bélyegzőt. A bélyegző merőben elüt az eddigi formáktól, 24x35 milliméter nagyságú korona rajza, a függők között négysoros szöveggel (327. és 328. ábra). Az abroncsban nyert elhelyezést a keltezés úgy, hogy a négyjegyű évszámot és hónapot bevésték, a napjelzés



327. ábra

pedig cserélhető számokból áll. Tehát B1/nap rendszerű. Az alak és a rendszerben végrehajtott újszerű változás, a vésett és cserélhető keltezés vegyes alkalmazásán kívül, még egy másik érdekesség is fűződik ehhez az első rajzos alkalmi bélyegzőnkhöz. A kiállítást 10 órakor az „uralkodóház" egyik tagja nyitotta meg. A kiállítás megtekintése után annak a véleményének adott kifejezést, „hogy a postahivatal bélyegzőjén a magyar koronának ilyen domináló használata őfelsége rosszallását váltaná ki". A rendezőség így akarva, nem akarva a posta kirendeltségének vezetőjével egyetértésben, a bélyegzőt a használatból azonnal kivonta. A Klassohn cég másnap reggelig az új bélyegzőt — a „legfelsőbb óhajnak megfelelő alakban" — el is készítette. Ezzel a bélyegzővel lebélyegzett küldemények közül napjainkig mindössze 1 darab került elő. A kiállítás első napjának délutánján, 12 órától a felállító Budapest 9 postahivatal H ellenőrzőbetűs Kr9 rendszerű — a Ky típuscsoportba tartozó — bélyegzőjét használták zöld színű festékpárnával. Ezért a Budapest 9 H bélyegző zöld színű bélyegzéseit „1900. JÚN.-4 N 12-É 8" kelet és napszakjelzéssel alkalmi bélyegzésnek tekintjük.

Az alkalmi bélyegzők használati ideje egy naptól néhány hétig, esetleg hónapig terjed. Így a bélyegzők gyártási költsége, különösen a rajzos bélyegzőknél, túl magas a bélyegzők használati idejéhez viszonyítva. Jóllehet a költségeket részben az események rendezősége fedezi, ez azonban odavezet, hogy aránylag kevés igény lép fel, részben pedig az állami szervek kezdeményezte bélyegzőknél a postakincstárt terhelik az előállítási költségek. Éppen ezért hamarosan fellép az előállítási költségek csökkentésére irányuló törekvés. Ennek kettős oka is van: az egyik, hogy a nem államilag kezdeményezett bélyegzők — majdnem az összes alkalmi postahivatalok által használtak — gyártási költségét az igénylő rendezőbizottságnak kell megtérítenie. Ennek következtében mind kevesebb és kevesebb használati engedélyt kérnek. A másik ok pedig az, hogy az államilag használni rendelt alkalmi bélyegzők gyártási költsége a postára mind nagyobb terhet ró. Az első esetben, mivel a bélyegző a rövid használati idő után majdnem új állapotban van, önként kínálkozott az a megoldás, hogy egy következő alkalomkor nem gyártanak új bélyegzőt, hanem az előző szövegét egyszerűen átvésik. Így a költségek nagyfokú csökkentése érhető el. Ezt a módszert először 1910-ben alkalmazták a Repülőversenyek bélyegzőjénél, melyet az 1909. évi Első Országos Bélyegkiállítás bélyegzőjének átvésésével készítettek el. Ezt a megoldást azóta is gyakran alkalmazzák. A postakincstárt terhelő költségek csökkentésénél pedig úgy járnak el, hogy csak egy napon használt bélyegzőknél a keltezést egyszerűen bevésik. Így megtakarítják a keltezést változtató berendezés elkészítését. Ezt az eljárást első ízben 1916-ban a koronázási bélyegzőknél alkalmazták.

A koronázási bélyegzőknek még van, egy példa nélkül álló érdekességük is. Az esemény után fél évvel a bélyegzőket az eredeti keltezéssel újra használatba vették és a használó hivatalonként fél hónapot biztosítottak e bélyegzések utólagos megszerzésére. Az eredeti és az utólagos bélyegzéssorozatot talán legjobban egy bélyegkiadás és annak újnyomatával hasonlíthatnánk össze. Ennek a rendelkezésnek érdekes háttere volt. A koronázás napján, 1916. december 30-án ugyanis az 51 darab bélyegző bélyegzéseinek megszerzésére valóságos hajsza indult. Természetesen nem kizárólag a gyűjtők,







328–330. ábra



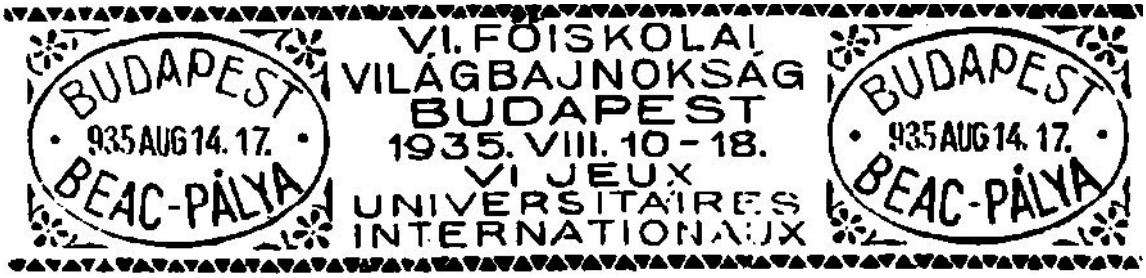




331–332. ábra



333. ábra



334. ábra

hanem főképp a spekulánsok részéről. A koronázási bélyegeknek a teljes bélyegzés sorozattal való megszerzése majdnem lehetetlennek bizonyult s áruk rohamosan emelkedett. A nagy kereslet két következményt vont maga után. Az egyik eredményeként hamarosan megjelentek az első alkalmi bélyegzés hamisítványok. A spekulánsoknak kifizetődött a hamis bélyegzők készíttetése. Kezdetleges vésetük következtében (329. ábra), még a gyakorlatlan szem is könnyen felismerheti ezeket, de készültek nagyon jó utánzatok is (330. ábra).

A nagy kereslet másik következménye volt, hogy arra a posta is felfigyelt s hamarosan olyan rendelkezést hozott, melyben az igények kielégítését összekötötte a jótékony céllal. Ennek eredményeként látott napvilágot a 35.389/1917. sz. rendelet (PTRT. 1917, V. 9-i 60. szám) a koronázási emlékbélyegeknek jótékony célra való, utólagos lebélyegzésére. A küldeményeket az utólagos bélyegzésre a Budapest 1 postahivatalnál 1917. május 1-16-ig, majd ezt követőleg kilencnaponként a Budapest 2, 4, 9, 10, 57, 62 és 72 hivataloknál július 31-ig, a Budapest 100 postahivatalnál pedig május 1-től július 31-ig kellett elismervény ellenében átadni. A bélyegzésre átvett küldeményeket a felvevő hivatalok, a felvételi határidő letelte után, értéklevélben elküldték a Budapest 4 postahivatalnak, ahol azokat lebélyegezték a kért bélyegzőkkel. Ezután ugyancsak értéklevélben a Budapest 4 hivatal visszaküldte azokat a felvevő hivataloknak. Az utólagosan lebélyegzett küldeményeket a kiállított átvételi elismervények ellenében adták ki a feladóknak. A bélyegeket az alkalmi bélyegzőkkel való utólagos lebélyegzésre nemcsak levélküldeményeken, hanem üres papírlapokra ragasztva is át lehetett adni. A koronázási bélyegeken a bélyegzések árát a Budapest 1 hivatal angyalos rajzú bélyegzőjével 25, a Budapest 100-nál 20, míg a többi hivatalnál 15 koronában szabták meg. Engedélyezték az akkor forgalomban levő többi bélyeg bélyegzését is, 15, 10, illetve 5 koronáért. Az árakat bélyegenként kellett érteni, tehát például egy 10 filléres koronázási négyesblokk bélyegzése a Budapest 1 hivatal említett bélyegzőjével 100 koronába került. A teljes koronázási bélyegzés sor utóbélyegzése közel 800, illetve egyéb bélyegeken 300 koronába kerül. Az összeg akkori értékének összehasonlítására megemlítjük, hogy egy vidéki tanító havi fizetése 180-200 korona volt. A rendelet szerint az így utólag lebélyegzett minden egyes bélyeget még egy „P. J. B." monogram bélyegzővel — (Postás Jóléti Bizottság rövidítése) — a rendelet szószerinti szövegével: „külön bélyeglenyomattal" — is el kellett látni a bélyegkép bal felső sarkán (331. ábra). Előfordul azonban a jobb sarokban levő bélyegzés is.

Az 1900-1920-ig terjedő időszakban mind több és több rajzos bélyegző készül, de azért még gyakran találkozunk a J, Ky és L típuscsoportokba tartozó alkalmi bélyegzőkkel is. Sőt az 1918-as Hadi Kiállítás bélyegzőinél ismét felbukkan az 1890-es években a zágrábi postaigazgatóság területén használt haránt-pántos gyűrűs ellipszis alak is. Az 1924-es év ismét érdekes változást hoz. Ettől kezdve 1926-ig bezárólag, a legtöbb esetben egy 28x28 milliméteres négyzetbe, csupán az alkalmi szöveget vésték be. Ezt a bélyegző részt a használó hivatal, alkalmi postahivataloknál a felállító hivatal egyszerűen felerősítette egy, vagy több állandó jellegű hk-bélyegzőjére úgy, hogy az alkalmi szöveget tartalmazó rész a keletbélyegzőtől balra került (332. ábra). Ez az úgynevezett *bélyegzőrátét*.

Ugyanebben az évben rendszeresítik a kézi bélyegzők egy eddig még nem használt fajtáját, melyeknél a bélyegző rajz- és szövegrészét nem sík-, hanem hengerfelületre vésik. Ezek a „*kézi hengerbélyegzők*.” Bélyegzésük a henger forgása következtében összefüggő szalagot képez, melyben a bélyegzés egymás után ismétlődik. A bélyegző vésete és ennek következtében a bélyegzés két főrészre, a keletbélyegzőrészre és a szövegrészre tagozódik. A keletbélyegzőrész alakja általában megegyezik a kérdéses időpontban gyártott, állandó jellegű hivatali hk-bélyegzőkével, de mindig B1 rendszerű (323. ábra). Ritkán azonban attól el is tér és más alakot ölt (334. ábra), de akkor is betétrendszerű. A kézi hengerbélyegzők előnye, hogy szintén átalakíthatók. Az alkalmi szöveget tartalmazó hengerfelület rész kimetszhető és helyette új szöveggel betét illeszthető be. Néha 20-25 év elteltével is végeznek ilyen átalakításokat.

Mind az alkalmi, mind ezen belül a rajzos bélyegzők száma rohamosan nő, de még ma is előfordul az állandó jellegű hk-bélyegzőkhöz hasonló, illetve olyan kivitelben készülő alkalmi bélyegző. Így 1927-től megtaláljuk az M, N, O, P és R típuscsoportok bélyegzőit, az x és y alcsoportokkal együtt, az alkalmi bélyegzők között is. Kerékrendszerűeket azonban csak a hosszú ideig használt, illetve az évenként visszatérő alkalmak hivatalai részére készítenek. A többiek, ha legalább két napig állnak használatban, vésett év és hó jelzéssel, a következő hónapra átfutok pedig vésett évjelzéssel készülnek. Tehát ezek rendszere B1/nap, illetve B1/hó.

A magyar postaigazgatás önállósítása óta mindazokat a bélyegzőket, melyek keltezést nem tartalmaznak, jelzőbélyegzőknek nevezzük. Az alkalmi bélyegzések csoportjába csak azokat a jelzőbélyegzőket soroljuk, amelyeket alkalmi bélyegzők helyett használtak, mert az igény oly későn merült fel, hogy rendes kivitelű alkalmi bélyegzők már nem voltak készíthetők. Alkalmazásukra 1938 óta kerül sor, de még napjainkban is fel-felbukkannak. A fennálló rendelkezések értelmében az értékcikkeket a hivatal állandó jellegű hk-bélyegzőjével kell lebélyegezni, az alkalmi jelzőbélyegzőt pedig a bélyeg mellé kell ütni. Ilyen alkalmi jelzőbélyegzők voltak például a második világháború előtt és alatt használt összes „. . . visszatért” bélyegzők. Megjegyezzük azonban, hogy a bélyegzésre vonatkozó előírás be nem tartása elég gyakori s az alkalmi jelzőbélyegzést nagyon sokszor a bélyegen találjuk.

Nagy alkalmi postahivatalok részére több, rendszerint azonos rajzú bélyegző készül. Megkülönböztetésre itt is általában az ellenőrzőbetűk, újabban az ellenőrzőszámok szolgálnak. Gyakori azonban mindkettő hiánya is. Ilyenkor jutnak döntő szerephez a szöveghatároló jelek, melyek a rajzos bélyegzőknél általában eltérőek és így a bélyegzések megkülönböztetésére jól és egyértelműen felhasználhatók. A szöveghatároló jelek előforduló azonossága esetén egyéb véseteltérések nyújtanak támpontot a különböző rajzos bélyegzőktől eredő bélyegzések meghatározására.

Mind az alkalmi, mind az állandó jellegű postahivataloknál előfordul, hogy alkalmi bélyegző használatakor az egész használati idő alatt, vagy annak első és utolsó, esetleg valamelyik közbeeső napján nem fekete, hanem színes festékpárnát használnak. Az alkalmazott színek a vörös, zöld, ibolya és kék. 1946-1947-ben néhány alkalommal használták a kétszínű — csehszlovák rendszerű — alkalmi bélyegzőket. Ezek kétlépcsős működésűek. A vörös és

zöld szín együttes használatával, a fehér papiros színével együtt nemzetiszínűek a bélyegzések.

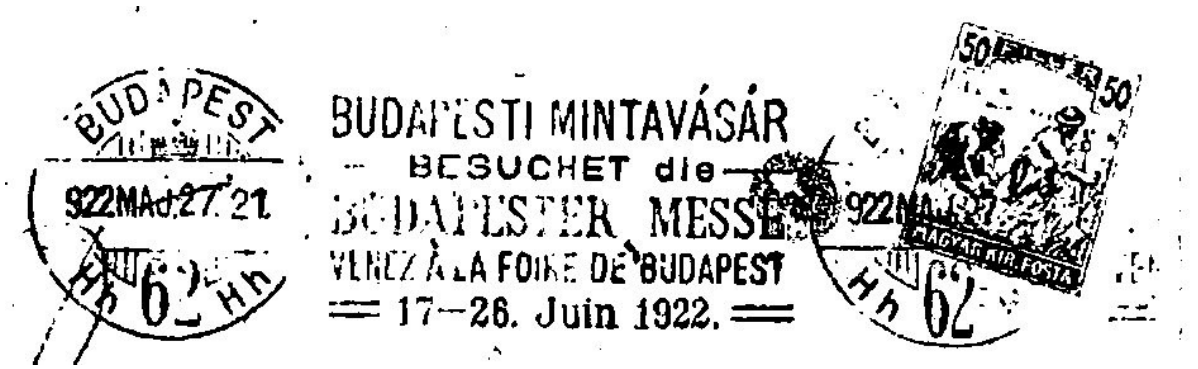
A színes alkalmi bélyegzések megszerzésénél nagyon óvatosan járjunk el, mert körülbelül háromszor-négyszer annyi színes bélyegzés ismeretes, mint amennyit hivatalosan engedélyeztek. Ezek egy része postai eredetű ugyan, de szívességi bélyegzés, melyhez élelmes gyűjtők jutottak. Továbbadásnál azzal a döbbenetesen hasonló indokolással élnek, hogy az alkalmi hivatal megnyitása után derült ki, hogy a postaszemélyzet a fekete festékpárnát elfelejtette magával hozni. Amíg a felállító hivataltól ezt pótolták, addig kénytelenek voltak a rendes irodai festékpárnát használni. Az érdekes a dologban az, hogy ez mindig kéznél volt, sohasem felejtették el elhozni.

Az alkalmi bélyegzéseink ismertetésénél itt nem bocsátkozhatunk olyan mélységbe, mint a hk-bélyegzőknél, mert aránylag nagy számuk, de még inkább hosszú szövegük miatt a rendelkezésre álló hely ezt nem teszi lehetővé. Ezek részletes és a gyűjtői igényeket kielégítő ismertetésére csak a monográfia megfelelő helyén kerülhet sor.

Az első alkalmi bélyegző használatbavétele óta 1963 végéig 2318 darab alkalmi bélyegző készült. Az átalakított, átvésett bélyegzők, az ismétlődő alkalmak, valamint a színes festékpárnák használatának következtében 3408 féle bélyegzést ismerünk.

d) Alkalmi hirdetőbélyegzők

Az olyan bélyegzők, melyeknek szövege az előző részben felsorolt alkalmak, események propagálását szolgálja és azok időpontja előtt kerülnek használatba, az „*alkalmi hirdetőbélyegzők*”. Az elsőt az 1922. évi Budapesti Mintavásár hirdetésére készítették (325. ábra). A propagandacél elérésére nagytömegű bélyegzés szükséges. Ezért esett a választás a Budapest 62 és 72 postahivatal Krag-rendszerű bélyegzőgépeire, amelyek naponta tízezerszám bélyegzik le a bel- és külföldi levélpostaküldeményeket. A szükséges hirdető-



335. ábra

hengereket úgy készítették el, hogy a bélyegzőgépeknek a keletbélyegzőrészek közötti, hullámvonalakkal kitöltött részére — (lásd a bélyegzőgépek című részt) — vésték az alkalmi hirdetőszöveget. Ez volt különben az első eset, amikor a bélyegzőgépeket alkalmi hirdetőszöveggel látták el. Ezt a megoldást azóta is alkalmazzák.

A kézi hengerbélyegzők és a hengeres bélyegzőgépek alkalmi hirdetőhengereinél a hasonló alkalmi bélyegzésektől egy lényeges eltérést találunk. Már említettük, hogy ezek bélyegzése szalagszerű és a küldeményen végigfutó. A két keletbélyegző közötti két bélyegzőrésznél gyakran előfordul, hogy azok vésése nem egyforma. Az egyik részre rajz, a másikra szöveg, vagy a két részre különböző szöveg, azonos szöveg, vagy azonos rajz esetében pedig azok szembetűnő véséseltérésekkel készülnek. A keletbélyegzőrészt Kbr-rel, az egyik vésetmezőt x-szel, a másikat y-nal jelölve a teljes bélyegzéskép



336. ábra

„x+Kbr+y” elrendezést mutatja. A gépbe egymás után kerülő küldeményeken, azok különböző hossza miatt „Kbr+x+Kbr”, vagy „Kbr+y+Kbr” és még több, esetleg négytagú változattal is előfordulhat. A leggyakoribb azonban az az eset, amikor egy küldeményre a keletbélyegzőrészeken kívül, teljes egészében vagy az x, vagy az y vésetmező lenyomata kerül. Innen ered azután



337. ábra

sok gyűjtőnek az a tévedése, hogy az „y+Kbr” és a „Kbr+y” elrendezésű bélyegzéseket két külön bélyegzésnek tekinti, holott azok egy bizonyos bélyegzésnek csupán töredékét képezik. Ezért ezeknél mindig az „x +Kbr+y” elrendezésű bélyegzések megszerzésére kell törekednünk (336. ábra).

A bélyegzőrátétek használatát 1924-től az alkalmi hirdetőbélyegzőkre is kiterjesztették olyannyira, hogy 1926 végéig kizárólag ilyenek készültek. A rátéteket mind a hk- (337. ábra), mind a készpénzzel bérmentesítve szövegű

bélyegzőkön (lásd V. fejezet) egyaránt használták. 1926 végén alkalmazzák először az alkalmi hirdetőbélyegzőknél a kézi hengerbélyegzőt és ettől kezdve készítenek ismét a Krag-gépekbe alkalmi hirdetőhengereket. Az utolsó bélyegzőrátétet 1927 szeptemberében készítették. A készpénzzel bérmentesített küldemények bélyegzéseihez a vörös festék használatának elrendelésével egyidejűleg az alkalmi hirdetőhengerek használatát a Krag gépeknél az esetre is kiterjesztik, amikor azok készpénzzel bérmentesített küldeményeket bélyegeznek. A Standard rendszerű gépeknél 1930-tól, az Universal gépeknél pedig 1941-től használnak alkalmi hirdetőbetéteket. A felsorolt időpontoktól kezdve a bélyegzőgépek alkalmi hirdetőbélyegzései mind fekete, mind vörös színnel előfordulnak. Kivételt képeznek a Budapest 741 postahivatal bélyegzőgépei, melyek bélyegzései mindig feketék. Ennél a hivatalnál ugyanis nem volt felvevő szolgálat és így ott készpénzzel bérmentesített küldemények bélyegzésére nem kerülhetett sor.

A posta használatában álló bérmentesítőgépeknél (lásd I. fejezet) 1932-től alkalmaznak először alkalmi hirdetőbetéteket. Elsőnek a Prancotyp, majd a Standard és végül Hesler gépeknél. Ezek bélyegzése, mert gépbélyegek, mindig vörös. Amikor azonban közönséges levélküldeményeknél értéktelenítésre használják, akkor ezek bélyegzése is fekete. Ilyenkor azonban az értékjelzést nullára, vagy üresre áhítják.

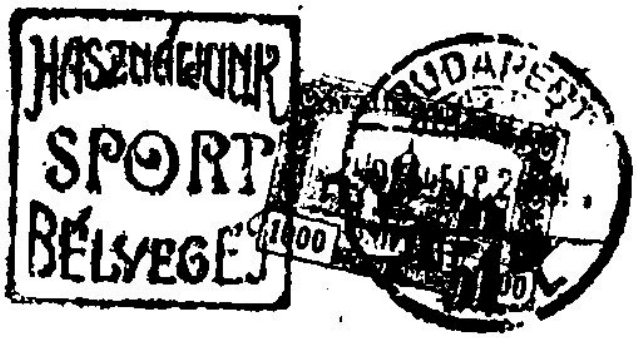
Az alkalmi hirdetőbélyegzők zöme gépbélyegző, vagy gépbélyeg, de gyakori a kézi henger- és az alkalmi bélyegzésekhez hasonlóan, a rajzos kézi hk-bélyegzők használata is.

Az alkalmi hirdetőbélyegzők első alkalmazása óta, 1963 végéig 635 darab bélyegző, alkalmi hirdetőhenger és betét készült. Az ismert bélyegzések száma, a vörös színváltozat figyelembevételével együtt 781 féle.

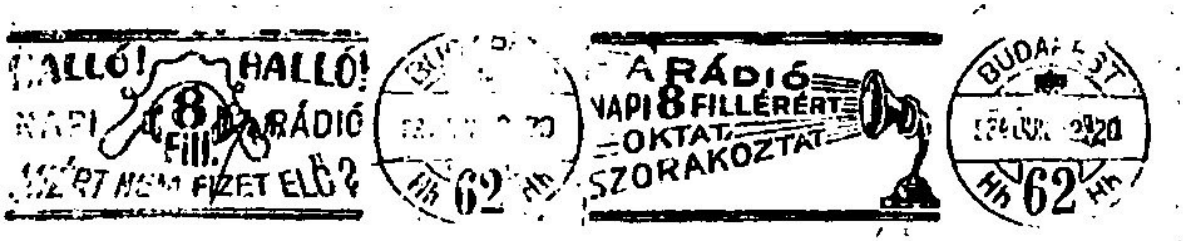
e) Hirdetőbélyegzők

Alkalomhoz és időhöz nem kötött, propaganda, vagy ismeretterjesztő szövegű bélyegzőt „Hirdetőbélyegző”-nek nevezzük. Az első hirdetőbélyegzőt a Budapest 72 postahivatal használta 1921-ben, kizárólag az Amerikai Egyesült Államokba címzett levelekre. Kelet nélküli, csak hirdető szöveget tartalmazó bélyegző volt. A hivatalban feladott levélküldeményeken a bélyeget a felvevő munkahely hk-bélyegzőjével bélyegezték le s a bélyeg mellé ütötték a hirdetőbélyegzőt. Az ország többi postahivatalában a hasonló címre feladott küldeményeknél, mikor azok a Budapest 72 postahivatalhoz irányításra befutottak, alkalmazták éspedig azok hátoldalán a szóbanforgó bélyegzést. A bélyegző 36 milliméter átmérőjű egykörös körbélyegző. A vésetmező közepén azt ponttal megszakított osztóvonal felezi. A felső félkörben angol, az alsóban magyar szöveggel: „Help Hungarys Children/Adress:/American/Relief Administration/43 Brodway New York” és „Budapest/IV. Váczi u. 31./ Segítsetek/A Magyar Gyermekeken!”.

A bélyegzőgépeken a hirdetőhengerek (341. ábra) és betétek, a bélyegzőrátétek (338. ábra), a bérmentesítőgépeknél a hirdetőbetétek (342. és 343. ábra)



338. ábra



339. ábra



340. ábra

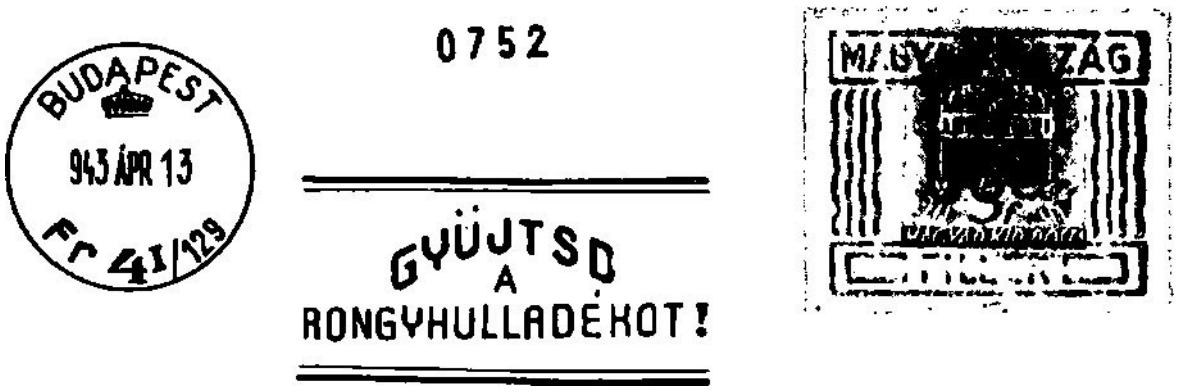


341. ábra



342. ábra

és a kézi hengerbélyegzők (340. ábra) használatát ugyanazokban az időpontokban és ugyanolyan elvek alkalmazásával találjuk meg, mint az alkalmi hirdetőbélyegzőknél. A hengeres bélyegzőgépeknél mondottak a két vésetrészre (x és y) itt is érvényesek (339. ábra). Kézi, akár rajzos, akár szöveges hirdetőbélyegző gyártása, bár ritkábban mint az előző két csoportnál, de előfordul. Talán ez a körülmény az oka annak a téves gyűjtői felfogásnak, hogy alkalmi bélyegző csak kézi lehet, míg a kézi henger és bélyegzőgépek bélyegzései mind hirdetőbélyegzők. Ennek az alapvetően hibás felfogás elterjedésének nem utolsó sorban oka az a körülmény is, hogy hasonló megállapítások szaksajtónkban is nemegyszer láttak napvilágot. Sőt gyakori eset az alkalmi bélyegzések helyett a különleges bélyegzések használata is. Nem véletlen, hogy az alkalmi, alkalmi hirdető és a hirdetőbélyegzések tárgyalásánál a 332., 337. és 338. ábrákon azonos alakú, kivitelű és rendszerű bélyegzéseket mutattunk be. Ezzel is szemléltetően akartuk kidomborítani, hogy nem



343. ábra

a bélyegzők alakja és rendszere, hanem kizárólag szövegük és használati idejük, mégpedig egymástól elválaszthatatlanul szabják meg, hogy valamely bélyegzés melyik csoportba tartozik. (Lásd még a különleges bélyegzőknél mondottakat.)

Hirdetőbélyegző, henger és betét 1963 végéig 248 darab készült. A vörös színváltozatokkal együtt az ismert bélyegzések száma 322 féle.

f) Különleges hk-bélyegzők (Klgs)

A postahivatalok h- és hk-bélyegzőinek ismertetésénél az egyes típuscsoportok végén, mint különleges bélyegzőket tárgyaltuk azokat, melyeknek megjelenési formája erősen eltér a csoport meghatározó elemeitől. Ezeket a rendszerezésbe mindig, mint külön csoportot illesztettük be, melyet W-vel jelöltünk. Ezeken túlmenően hk-bélyegzőink között találunk olyanokat is, melyeknek bélyegzései külsőleg, rendszerint rajzos és tetszetős kivitelük következtében, nagyon hasonlítanak az alkalmi bélyegzésekhez. Ezeket ezért sokan össze is tévesztik azokkal. Pedig ezek a bélyegzők külön csoportot alkotnak.

Jellemzőjük, hogy a készítési idejükben gyártott hk-bélyegzőktől díszítő elemeik merőben eltérnek, az alkalmi bélyegzőket meghatározó feltételeknek pedig nem felelnek meg. Rendeltetésük ugyanaz, mint a hk-bélyegzőknek. Ezt azonban néha kereskedelmi, hírverő, ritkábban a bélyeggyűjtői érdekek részbeni kielégítésére vonatkozó célok megvalósítása egészít ki. Ezek a másodlagos rendeltetési feladatok azonban a bélyegzők szövegéből nem tűnnek ki, mert azokon csak a hivatalnév szerepel. Ezeket a célokat feltűnő, a hk-bélyegzőktől rendszerint eltérő alakjuk, vagy rajzuk segítségével érik el. Az ilyen bélyegzőket gyűjtőnéven „*különleges bélyegzők*”-nek nevezzük és „Klgs” rövidítéssel jelöljük.

A különleges bélyegzők sorát a budapesti Szabadkikötő postahivatalának — Budapest 88 — (344. ábra), a budaőrsi repülőtér postahivatalának — Budapest 20 — (346. ábra) hajóval, illetve repülőgép rajzával díszített hk-bélyegzői nyitottak meg.



344—346. ábra



347—349. ábra

A Filatéliai Vállalat megnyitása előtt a posta Bélyegirodája végezte a gyűjtői célokra történő eladást, beleértve a kivitelt is. A Bélyegiroda az Értékcikkraktár keretében működött. A külföldi levelezés, majd pedig 1947. február 1-től az elsőnapi bélyegzések rendszeresítésétől a Bélyegiroda küldeményeinek tetszetősebb lebélyegzésére — (gyűjtői és egyben kereskedelmi érdek) — az iroda szintén különleges hk-bélyegzőt kapott. A Filatéliai Vállalat megalakulása után, annak Budapest Filatélia néven működő postahivatalát

ugyancsak ilyen hk-bélyegzővel is felszerelték. Hasonló rendeltetésűek a MÁBEOSZ Budapest postahivatal hk-bélyegzői is.

Végül idesoroljuk a Ferihegyi Repülőtér (349. ábra), a Budapest 57 (345. ábra), a Budapest 112, a balatonvidéki (347. ábra), a dunakanyari (348. ábra) és dunántúli üdülő-, kiránduló- és nyaralóhelyek postahivatalainak propaganda célzatú rajzos bélyegzőit.

Egyes bélyegzők nagy felülete, mások fokozott igénybevétele, vagy egyes részeinek vastag vésete elcsúszott, olvashatatlan vagy túl erős bélyegzéseket eredményezett. Ezért ezeket a hibák javításának érdekében átvésték.

Készült 33 darab bélyegző. Az ismert bélyegzések száma az átvésett változatokkal együtt 51 féle.

3. Postahivatalok ügykezelési bélyegzői

Az ügykezelési bélyegzőkön azokat a keletnélküli bélyegzőket értjük, melyeket a hivatalok az adminisztrációs ügykezelés, tehát nem a postai kezelés keretében használnak. Ezek közül természetesen csak azokkal foglalkozunk, melyek bizonyos esetekben előírásosan, vagy tiltó rendelkezések hiányában, jóhiszeműen postaküldeményekre is kerülhettek, illetve kerültek. Ismertetésükre csak olyan mértékben térünk ki, amint azt a küldeményeken való előfordulásuk, tehát gyakoriságuk szükségessé teszi. Itt mindössze három fajtájukkal, a főnöki-, a hivatali fej bélyegzőkkel és a hivatali pecsétnyomókkal foglalkozunk. A pecsétnyomók, mint már nevük is mutatja, a bélyegzőktől teljesen eltérő rendeltetésük miatt olyan jellegűek, hogy nem is sorolhatók a bélyegzők közé. Figyelemmel arra a körülményre, hogy bár nagyon ritkán mégis használták h-, vagy hk-bélyegzők helyett, ezekről is meg kell emlékeznünk.

a) Főnöki vagy iratbélyegzők (Föb)

A főnöki bélyegzőket 1850 körül még az osztrák postaigazgatás rendszeresítette. Fekvő ellipszis alakú, egykeretvonalas, német nyelvű acélbélyegzők. Felül vízszintes sorokban a hivataljelzés, „K. K./Postamt", ez alatt ívelten a helynév (350. ábra). A véset betűtípusa antikva. A bélyegzők rendeltetése hasonló, mint az állami hivatalok címeres körbélyegzőinek, melyekkel a kiadványok hitelességét igazolták s melyek tulajdonképpen az állami hivatalok nehézkesen kezelhető pecsétnyomóinak voltak korszerűsített utódai.

A főnöki bélyegzők 1867-től magyar nyelven készülnek. Eleinte „M. K./ Postahivatal/Helynév" (351-353. ábra), majd 1875-től „Magy. Kir./Postahivatal/Helynév" (354. ábra) elrendezéssel. A szélső sorok ívelten, a középső vízszintes. Betűtípus ritkán antikva, általában antikva és groteszk vegyesen vésve, 1885-től csak groteszk. A távirat- és távbeszélő-szolgálat bevezetése után, a hivatal jellegének megfelelően, az eddigi „Postahivatal" megnevezés „Posta- és Távírda-Hivatal"-ra (355. ábra), illetve „Posta-Távírda és Távbeszélő Hivatal"-ra bővül (356. ábra), a „Magy. Kir." rövidítés pedig „M. Kir."-re változik. A horvátországi postahivatalok főnöki bélyegzői a fenti szövegeknek megfelelően német/horvát, majd 1871-től magyar/horvát nyelven ké-



350 – 352. ábra



353 – 355. ábra



356–358. ábra

szültek (357. ábra). Az 1946—1947. évi bélyegző átalakításakor a főnöki bélyegzőkből a „Kir.” rövidítést kivésték (358. ábra).

Az elveszett bélyegzők helyett készült újak megkülönböztető jelzése „I”.

Főnöki bélyegzővel minden postahivatalt és postamesterséget, a nagy hivatalok egyes osztályait és kezelési ágazatait, a mozgóposta főnökségeket és az összes központi postaszerveket ellátták.

A bélyegzéshez, attól függetlenül, hogy azt postaküldeményeken, vagy rendeltetésszerűen ügyiratokon alkalmazták, rendszerint a fekete és a hk-bélyegzőkhöz rendszeresített Dötsch-féle festéket használták. Ritkán színes bélyegzőpárnáktól eredő bélyegzések is előfordulnak. A főnöki bélyegződnek hk-bélyegzők helyett való használatát lásd a postahivatalok kisegítőbélyegzői, valamint a kocsiposta és táviratkezelés című részekben.

A főnöki bélyegzőknek hk-bélyegzők helyett való használatára a II. ad. 232.355./Gazd. csop. sz. rendelet (PRT. 1948. XI. 13-i 49. szám) tett pontot. Ettől kezdve rendeltetésük kidomborításának érdekében nevüket ”*iratbélyegző*” -re változtatták. Szövegelrendezésük érintetlen maradt, de „Posta-

hivatal” (361. ábra), „Körzeti/Postahivatal” (359. ábra) és „Magyar/Postahivatal”-ra (360. ábra) változott. A rendelet az iratbélyegzők használatát kizárólag ügyiratokon a központi- és forgalmi postahivatalok, valamint az I. osztályú postamesterségek részére engedélyezi. Ez utóbbiaknak ma a III. és IV. osztályú postahivatalok felelnek meg. Egyben megtiltja, hogy ezekkel a bélyegzőkkel bármilyen bélyeget, értékcikket, postaküldeményt értéktelenítsenek, illetve kezeljenek. A fel nem sorolt postahelyeknek iratbélyegzőiket be kellett szolgáltatniuk. Az iratbélyegzőkhöz ettől kezdve rendszerint az ibolya színű irodai festékpárnát használják.



359–361. ábra

b) Hivatali fejbélyegzők (Hfb)

A hivatali fejbélyegzőket már a magyar postaigazgatás rendszeresíti az 1870-78 években. Részben az ügyiratok fejrészén, részben pedig az összes kezelési nyomtatványokon a hivatalnév feltüntetésére használják. Rendszeresítésüktől kezdve a mai napig változatlan alakban készülnek. Egykeretvonalas, 8-12 milliméter magas és a hivatalnév terjedelmének megfelelő fekvő téglalap alakú h-bélyegzők (362. és 363. ábra). Közel száz éves haszná-



362-363. ábra

latuk alatt mindössze annyi változáson mentek át, hogy a keretvonal vagy szögletes, vagy kerekített sarkakkal készül. A hivatalnév néhány kezdeti antikva típustól eltekintve mindig groteszk betűkkel készül, számozott hivataloknál a hivatalszám mindig antikva. A pályaudvari hivatalok jelzésére a „P. TJDV.” és „P. U.” rövidítést alkalmazzák a hivatalnév után. A horvátországi hivatalok helynevét mindig horvát írásmóddal készítik. Kétnyelvűek csak a pályaudvarokon működő hivataloké, de ez is csak a pályaudvari jelzésre, a „P. U.-KLDV.”-ra korlátozódik.

Elveszett bélyegzők pótlására készültek megkülönböztető jelzése „A”, melyet a helynévhez kötőjellel kapcsolt zárójelben (364. ábra), 1920-tól kötőjel és zárójel nélkül vésnek.

A kincstári hivatalok részére ezenkívül még egy hasonló, 12-18 milliméter magas és megfelelő hosszúságú kétsoros fejbélyegző is készül (365. ábra), „M. Kir. postahivatal/Hivatalnév” szövegelrendezéssel.



364−363. ábra

A hk-bélyegzők helyett használt hivatali fejbélyegzőket lásd a postahivatalok kisegítőbélyegzői és a pályaudvari levélszekrényből eredő küldemények kezelése címek alatt.

c) Hivatali pecsétnyomók (Hip)

Pénzküldeményeknek postai úton való továbbítására e szolgáltatás bevezetésekor az értékleveleket használták. A pénzt a postamester előtt kellett megszámlálni, levélbe helyezni és azt közreműködésével lepecsételni. A pecsételés mindig megolvasztott viasszal és pecsétnyomóval készült. Ezért nevezték abban az időben a levél hátoldalát pecsétoldalnak. Hasonlóképp zárták, sőt még ma is így zárják le, az elszállításra kerülő postazsákokat. E kettős rendeltetés vezetett a hivatali pecsétnyomók rendszeresítésére. A viaszban a pecsétnyomók szövege és rajza kidomborodik, miért is ezek vésete, a bélyegzőkkel ellentétben, a fej síkjából nem emelkedik ki, hanem az alá kerül, tehát szó szerint véve bevésett.

Az osztrák postaigazgatás alatt, a postamesteri bélyegzők korában a pecsétnyomók sem voltak egységesek. Általában az osztrák címer és egyéb rajzos díszítés mellett a postahivatal megnevezését tartalmazták német nyelven. Az 1848-as forradalom után az új magyar címerrel, majd annak leverése után, 1850-től ismét az osztrák címerrel készültek. A magyar postaigazgatás önállósítása után a pecsétnyomókat is egységesítik. A keretvonal átmérője 1867-1900-ig 23-25, 1900-tól 34-36 milliméter. Középen a koronás kis címer, a két korszaknak megfelelően különböző alakban és nagyságban, 1946-tól a Kossuth címer. Osztott köriratban a postaszerv megnevezése és a helynév. Az elveszett pecsétnyomók helyett készültek megkülönböztető jele, a címertől kétoldalt elhelyezett „I I” számpár.

A több pecsétnyomót használó hivataloknál azoknak ellenőrző jelzéssel való ellátására a 26.521/1893. sz. körrendelet (Sz. Gy. 1896. II. kiadás VI. kötet 72. sorszám) intézkedik. A hk-bélyegzők ellenőrző betűihez hasonlóan ellenőrző számokat ír elő, melyeket a darabszámnak megfelelően I., II. stb. kell jelölni. A számot a helynév után vésik.

A hk-bélyegzők helyett használt pecsétnyomókat lásd a postahivatalok kisegítő bélyegzői cím alatt.

III. Fejezet

ÁLLANDÓ JELLEGŰ HELYHEZ KÖTÖTT EGYÉB POSTAHELYEK H- ÉS HK-BÉLYEGZŐI

A postahivatalokon kívül minden olyan postaszervet, mely felvételi- és továbbítási-, esetleg kézbesítő szolgálatot is tart, „*egyéb postahelyek*” néven foglaltuk össze. Továbbá azért, hogy ne kelljen még több csoportot képeznünk, ide soroljuk a központi postaszerveket is. E néven azokat értjük, melyeket különleges postai feladatok elvégzésére szerveztek, illetve azokat a postaszolgálat különböző ágazatainak, vagy azok összességének központi irányítását végzik.

Az egyéb postahelyek h- és hk-bélyegzőit a postahivatalokéhoz hasonlóan típuscsoportokba soroljuk. A csoportjel elé, mint már említettük, a postahely nemét meghatározó jelzést alkalmazunk. A postagyűjtőhelyeket „Pgy”-vel, a fiókpostákat „Fp”-vel, a levélfelvételre feljogosított vasúti távirdákat és a levélfelvevő vasútállomásokat „Lfvá”-val, a postaügynökségeket „Pü”-vel, a levélfelvevőhelyeket „Lfh”-val és végül a postakezelőhelyeket „Pkh”-val jelöljük. A felsorolást szervezési idejük rendjében adtuk meg. Ismertetésüket sem nagyságrendben, hanem szervezési sorrendjükben tárgyaljuk. A rövidítéseket azonban nemcsak a típuscsoport jelzéseknél használjuk, hanem folyó szövegben is, de mindig a saját csoportjukon belül. Hivatkozásoknál, hogy ne kelljen a rövidítéseket keresgélnünk, teljes nevükkel említjük meg azokat.

1. POSTAGYŰJTŐHELYEK H- ÉS HK-BÉLYEGZŐI (PGY) (1837- 1937)

A postagyűjtőhelyek közül csak azokkal foglalkozunk, melyek h- és hk-bélyegzőinek szövegéből megállapítható, hogy azt pgy. használta. A legrégebbi pgy. bélyegző 1837-ből ismert. A címben megadott kezdő évszám tehát erre és nem a pgy-ek első felállítására vonatkozik, hiszen azok már a 18. században is működtek. A száz éves működési idejük alatt nevük is sokszor változott. Tekintettel azonban arra a körülményre, hogy ha működésük nem is azonos, de hasonló elvekre épült, ezért fogtuk össze ezeket a postaszerveket postagyűjtőhelyek néven.

A 18. század végén levélszedőségeket — literarum collectores — állítottak fel azért, hogy kisebb helységeket is bevonhassanak a postaforgalomba, ahol különben postahivatal szervezése nem fizetődött volna ki. Ezek az állomások átvették a leveleket, gyalog vagy lovasküldönccel beszállították a legközelebbi postahivatalba. Ott egyúttal kézbesítésre átvették az odaérkező leveleket. Tehát ezek a gyűjtőhelyek — akkori német nevük Brief Sammlung, használt rövidítésük „B. S." — mind levélfelvételre, mind kézbesítésre jogosultak voltak.

Az első pgy. h-bélyegző használatától, 1837-től 1850-ig nem tudunk pgy-ek működéséről. 1850-től 1861-ig három városban, Budán, Pesten és Székesfehérvárott állítanak fel újra gyűjtőhelyeket. Azokban a városokban, ahol több pgy. működött, 1-től kezdve számozták azokat. Postánk történetében ezek az első számozott postahelyek. Közel fél évszázadnak kellett eltelnie addig, amíg ilyen esetekben a számozási rendszert általánosan bevezették.

A magyar postaigazgatás önállósításáig ezek mind „Stadtbriefsammlung" vagy „Briefsammlung" német nevet viseltek, rövidítésük „B:S:". 1867 után nevük „Levélgyűjde", „Városi Gyűjtés", illetve „Levélgyűjtő"-re változott. Forgalmuk növekedésével két pgy. postahivatallá alakult, a többiek pedig a postahivatalok számának szaporítása következtében feleslegessé váltak. Az 1880-as évek közepe táján az utolsó is megszűnt. Ezek pgy-ek kézbesítésére nem voltak feljogosítva, de már rovatolt küldeményeket — ajánlott levelek, stb. — is felvehettek.

Az ezredévi ünnepségek előkészítése során és méginkább azok idejében erősen megnőtt az Idegenforgalmi Hivatal jelentősége. Ezért azt már 1895-ben pgy. jelleggel ruházták fel, levélposta és táviratok felvételére korlátozott működési körrel. A 19. század végén ez volt az egyedüli pgy-ünk.

Néhány évvel ezután 1900 tavaszától kezdve a főváros és a nagyobb vidéki városok dohánytőzsdéiben és egyéb üzlethelyiségeiben levélposta küldemények, express és ajánlott levelek, valamint közönséges csomagok felvételére megbízásos alapon ismét pgy-eket szerveztek. Nevük most „Gyűjtőhely"-re változott, melyet a hk-bélyegzőkön mindig „Gy"-vel rövidítenek. Ennek az időszaknak valamennyi pgy-je, még ha a szóbanforgó városban csak egy is működött, számozott. Budapesten a számozás hasonló a postahivatalok kerületi rendszerén nyugvó számozásához. Például az V. kerület pgy-ei a megnyitás sorrendjében az 5, 50, 51, ... 59, 500, 501 stb. számokat viselték.

Részben a postahivatalok, majd az 1902-ben szervezett postaügynökségek számának szaporítása a pgy-eket lassan feleslegessé tette és kiszorította. Felszámolásuk 1917-ben indult meg és 1918 végére az utolsó is beszüntette működését. Idegenforgalmi szempontokra való figyelemmel azonban Budapesten, a Carlton szállodában 1929-ben ismét szerveztek egy pgy-et, mely kisebb megszakításokkal végleges megszűnéséig, 1941-ig működött. Ennek elnevezése „Postai Gyűjtőhely" volt.

A pgy-ek h- és hk-bélyegzői alakra és rendszerre mindig megegyeztek az ugyanabban az időben gyártott postahivatali, 1900-tól kezdve pedig a postaügynökségi hk-bélyegzőkkel. Az eltérés csupán a gyűjtőhely jelzés feltüntetésében van. Típuscsoportok:

Pgy-hA. Típuscsoport. 1837. Sorbélyegző, keltezés nélkül (366. ábra). Gyűjtőhely jelzés"B. S.". Német nyelvű. Betűtípusa antikva.

Használtak 1 darab bélyegzőt.

Pgy-E. Típuscsoport. 1850-1867. B2 rendszerű egykörös hk-bélyegzők. Helynév latin (367. ábra), német (369. ábra) vagy magyar nyelven (370. ábra), antikva típusú betűkkel. A pgy. jelzés osztott szövegelrendezésnél, vagy „STADTBRIEFSAMMLIING" antikva (367. ábra), vagy „BRIEFSÁMLUNG" groteszk (368. ábra) betűkkel. Folytatólagos szövegelrendezésnél a helynév után „B: S:" rövidítéssel antikva betűkkel (369. ábra), vagy a helynévvel megosztva „LE V. Helynév GYŰJDE" formában, groteszk betűkkel (370. ábra). A gyűjtő számot csak a folytatólagos szövegelrendezésű bélyegzőknél találunk. A német nyelvűeknél a pgy. jelzés után, például „N° 3" (368. és 369. ábra), a magyar nyelvűeknél a pgy. jelzés előtt „5*" alakban (370. ábra).



366–368. ábra

A keltezés, hó- és napjelzés arab számokkal két sorban, rendszerint sorválasztóvonallal. Gyakori a keltezésbe beépített indítási jelzés. Az ilyenek tehát B2 +1 rendszerűek. A német nyelvű bélyegzőkön az indítási jelzést a keltezés harmadik sorában helyezték el úgy, hogy az arab számú zárlatindítási szám cserélhető, míg az ezt követő indítási jel, az „E" — (az Expedition rövidítése) — bevésett (369. ábra). A magyar nyelvű bélyegzőkön a harmadik sorba csak a római számos indítási szám kerül (370. ábra). Az indítási jelzést, „IND" rövidítéssel a keltezés alatt, a keretvonallal párhuzamosan, ívelten vésték be.

A bélyegzők méretlépcsője 22-28 milliméteres határok között változik. A bélyegzések színe fekete, néha kék.

Készült 22 darab bélyegző. Az első Alba (1850), az utolsó Buda 6 (1867). Az ismert bélyegzések száma a színes bélyegzésekkel együtt 24 féle.



369–371. ábra

Pgy-F. Típuscsoport. 1867-1875. B3 rendszerű, egykörös hk-bélyegzők. Kétféle osztott szövegelrendezéssel, „Pgy jelzés-Helynév/Helymegjelölés (371. ábra), illetve „Helynév/Pgy. jelzés" alakban. Pgy. jelzés az elsőnél

„LEVÉLGYŰJTŐ”, a másodiknál „VÁROSIGYŰJTÉS”. Betűtípus groteszk. A bélyegzők mérete 23 milliméter.

Keltezés arab számokkal, évszám kétjegyű, tehát B3/2 rendszerűek. A hó- és napjelzés között rendszerint sorválasztóvonal. A bélyegzések színe fekete.

Készült 2 darab bélyegző. Az első Székesfehérvár (1867), az utolsó Budapest Üllői út (1875).

Pgy-I. Típuscsoport. 1895. Álló hatszögalakú B2/év rendszerű hk-bélyegző (372. ábra). Szövegelrendezés félkörben „IDEGEN FORGALMI IRODA”, vízszintes sorban „BUDAPEST”. Keltezés két sorban, négyjegyű évszám az elsőben, betűvel rövidített hónap és arab számmal a napjelzés a másodikban. Méret 30 milliméter. A helynév alatt indás díszítés. A bélyegzések színe fekete és ibolya

Készült 1 darab bélyegző. Az ismert bélyegzések száma 2 féle.

Pgy-J. Típuscsoport. 1900-1918. Vágott sarkú, fekvő téglalapalakú, B1 rendszerű hk-bélyegzők (373. ábra). A szöveg betűtípusa groteszk, kivétel nélkül háromsoros szövegelrendezéssel. Az első sor a helynév, a második a keltezés, a harmadikban baloldalt a pgy. jelzés, jobboldalt a pgy. száma. A pgy. jelzés „Gy.” groteszk betűkkel, egy kivételtől eltekintve, melyet antikva betűkkel véstek (374. ábra). A gyűjtő száma antikva, két esetben groteszk típusú arab számmal.



372–374. ábra

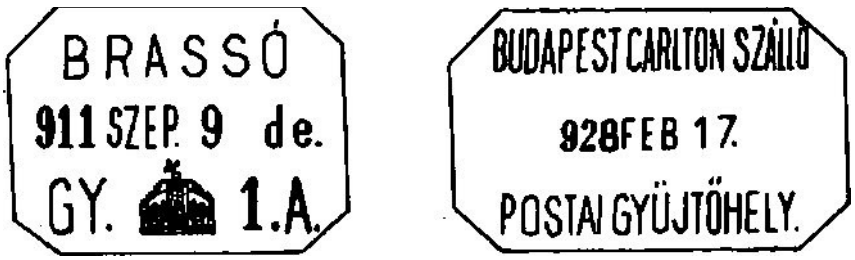
Az egysoros keltezés napszakjelzéssel végződik, mely „d.e.” és „d.u.” (373. ábra), gyakori nagy kezdőbetűvel is, „D.e.” és „D.u.”, ritkán csak nagybetűvel „D.E.” és „D.U.” alakban. A napszakjelzés sokszor hiányzik, ilyenkor helye üres marad, tehát a keltezés lenyomata részarány talán. Kaposvár 1 és Ungvár 1 pgy-ek bélyegzői napszakjelzés nélkül készültek.

Díszítés a korona rajza a harmadik szövegsor közepén. Mind az öblös, amelyik a gyakoribb, mind az egyenes talpas koronát használták.

A több bélyegzőt egyidőben használó pgy-ek groteszk ellenőrzőbetűje mindig nagybetű, helye a pgy. szám után (375. ábra). Méretlépcső 29-39x 22-26 milliméter. A BJ típuscsoport használati ideje alatt 143 pgy. működött. A Budapest 602 pgy. működési adatait ismerjük, tehát a kerületi számozási rendszer alapján a Budapest 600 és 601 pgy-nek is működnie kellett volna. Ezeknek azonban eddig sem hk-bélyegzése sem ajánlási ragjegye nem került elő. Ezért ezeket egyelőre meg nem nyitottaknak tekintjük.

A bélyegzések színe fekete, a háború alatt ibolya és kék. A használat során tönkrement bélyegzők pótlására készültek azonos típusúak, de változó mére-

tűek. Az eltérés legtöbbször több millimétert tesz ki, ami könnyen felismerhetővé teszi ezeket a változatokat. A ritkán előforduló méretazonosság esetében a sorszám számjegyeinek vésete mutat azonnal felismerhető eltéréseket.



375−376. ábra

Készült 182 darab bélyegző. Az elsőnek és utolsónak készítettet még nem sikerült megállapítanunk. Ismert bélyegzések száma a színes változatokkal együtt 187 féle.

Pgy-BL. Típuscsoport. 1929. Alakja megegyezik az előző típuscsoportéval, de Kr6 rendszerű. Pgy. jelzés „Postai Gyűjtőhely". Mérete 40x23,5 milliméter. A díszítésnek használt korona elmaradt (376. ábra).

Készül? 1 darab bélyegző.

A pgy-ek részére összesen 209 darab bélyegző készült. A különböző változatokkal együtt az ismert bélyegzések száma 217 féle.

2. FIÓKPOSTÁK HK-BÉLYEGZŐI (FP) (1870?-1903. ÉS 1951-TŐL)

A fiókposta elnevezéssel összefogott postahelyeket működési idejük, jellegük — működési körük — és használt bélyegzőik alapján egymástól élesen megkülönböztethető csoportokba oszthatjuk. Az első csoportba azok a fp-ák tartoznak, melyek a postahivatalok mai értelemben vett kirendeltségeiként működtek. Valószínűleg innen ered a nevük is; egy postahivatal fiókja, tehát fiókposta. Működési idejük 1870-1882.

A második csoportba tartozók részben időszakos működéssel szintén kirendeltségek, részben pedig a későbbi postaügynökségekhez hasonló működési körrel mint kisebb postahelyek működtek. Működési idejük 1884-1903-ig terjedt.

Közel fél évszázados szünet után, 1951-től működnek a harmadik csoportba tartozó fp-ák, melyek megnevezésüktől eltekintve azonosak a régi postaügynökségekkel.

Az első csoportba tartozókról röviden csak annyit említünk meg, hogy nem sokkal a magyar postaigazgatás önállósítása után, az 1870-es évek elején, a nagyobb városok olyan részein, melyek az akkor működő postahivataloktól távol feküdtek, külső kerületek, gyártelepek, vasútállomások stb., a város postahivatala, több hivatal esetében a főhivatal kirendeltsége létesített. Ezeket a kirendeltségeket fiókpostának nevezték. Hk-bélyegzőik ugyanolyanok voltak, mint a postahivataloké, tehát azokon jellegükre utaló szövegrészt nem találunk. Ezzel a fp. megnevezéssel utoljára a PRT. 1882. december 1-i 43.

számában találkozunk abból az alkalomból, amikor több hivatal között Temesvár — Gyárváros fiókpostát is felhatalmazták az úgynevezett nagyutalvány felvételére. Ezek hk-bélyegzőit a postahivatalok korabeli .hk-bélyegzői közé soroljuk.

Az 1880-as évek elején bukkantak fel a második csoportba tartozó fp-ák előfutárai. Legtöbbjüknél működési adataik közül csak megszűnésük, vagy számozott postahivatallá való átalakításuk időpontja ismeretes. Működésük kezdő időpontjára a legtöbbnél még nem találtunk adatot. Hosszú ideig az a gyűjtői felfogás alakult ki és uralkodott, hogy mivel ezek a fp-ák, mint kirendeltségek működtek, felállító hivatalaik hk-bélyegzőit és ajánlási ragjegyeit használták ugyanúgy, mint az előző korszakbeliek. Ez az elmélet azonban megdőlt, amikor 1935-ben előkerültek Hódmező-Vásárhely 1, Kolosvár I, majd két évvel később Pécs Sátortábor fp-ák ajánlási ragjegyei. A fp. bélyegzők használatát illetve a bélyegzések létezését sokan még ekkor is kétségbe vonták. Az elmélet téves szemlélete 1958-ban végleg beigazolódott, amikor gyors egymásutánban felbukkant Szombathely 1 fp. B3 rendszerű bélyegzése két példányban. Az egyik egy levéltöredéken, a másik egy teljes csomagszállítólevélen. Nem sokkal később került elő szintén két példányban Kolozsvár II fp. B1/3 rendszerű hk-bélyegzése, illetve annak töredéke áztatott turulos bélyegeken. Ezzel tehát beigazolódott, hogy a fp-ák második időszakában működők, fp. hk-bélyegzőket és ajánlási ragjegyeket használtak. A még hiányzók felkutatása a legszebb gyűjtői feladatok egyike. E kutató munka megkönnyítésére célszerűnek tartottuk, hiszen mindössze 20 fp-ról van szó, hogy ezeket ismert működési adataikkal együtt felsoroljuk. Már csak azért is, hogy a kutatási területet minél kisebbre szűkítsük. Így a kutatóknak ismertté válik az az időszak, melynek anyagát gondosan át kell fésülniük. A felsorolás előtt azonban még meg kell említenünk, hogy a fp-ák legtöbbje állandó jellegű volt, néhány pedig időszakos. Gondolunk itt a hadgyakorlatok színhelyén működő három, sátortábor elnevezésű fp-ra.

Az állandó jellegű fp-ákat mindig számozták, arab, néha római számokkal, még akkor is ha a kérdéses városban csak egy működött. Az időszakos fp-ák számot nem viseltek.

A postahivatalok számozási rendszerének bevezetésekor a nagyobb forgalmú fp-ákat postamesterségekké alakították át és így ezek a számozott hivatalok közé kerültek. A fennmaradókat pedig 1903-ig fokozatosan megszüntették, mert hisz ezek működési körét most már ellátták az 1901-ben szervezett postaügynökségek és az 1900 óta működő postagyűjtőhelyek.

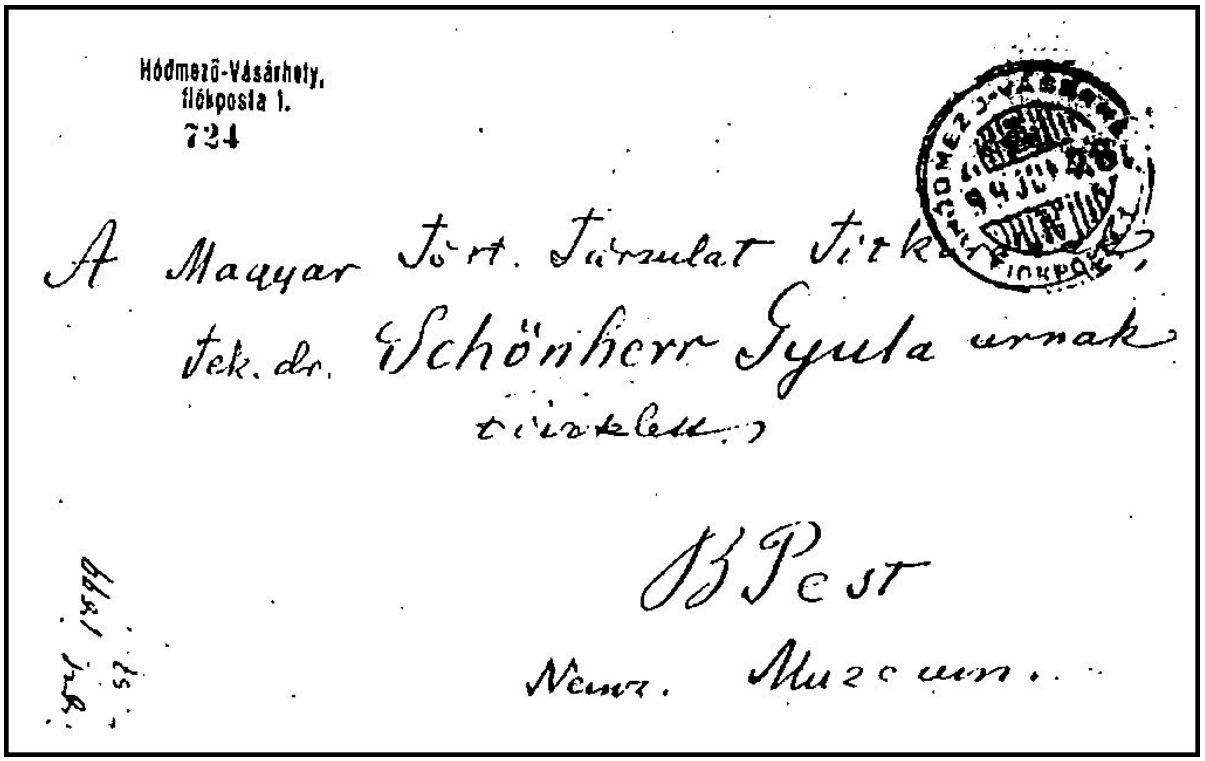
A felsorolásban megadjuk a fp. nevét, mely helynévből és a fp. számából áll, zárójelben, amennyiben ismerjük, megnyitási idejét és azt, hogy milyen postaszervből lett fp. A nyitási időhöz kötőjellel kapcsoljuk megszűnésük, illetve átalakításuk időpontját. Itt vm-mel a végleg megszűntet, nv-vel a névváltozást és ph-val a postahivatalt jelöljük. Névváltozásnál megadjuk új nevét is. Az ideiglenes jellegűeknél csupán az ismert működési időszakokat tüntetjük fel.

1. Fiume 1
2. Fiume 2
3. Hódmező Vásárhely 1 (1898.1. 14.-1900. I. 1. Nv.: Hódmező-Vásárhely 2. ph-ra)

4. Kassa sátortábor
5. Kolosvár I (?-1900. I. 1. Nv.: Kolozsvár 3 ph-ra)
6. Kolozsvár II (1-1900. I. 1. Nv.: Kolozsvár 4 ph-ra)
7. Komárom 1
8. Komárom 2
9. Miskolcz 1 (?-1900. I. 1. Nv.: Miskolcz 4 ph-ra)
10. Nyitra 1 (Nyitra-Párutcza ph-ból 1988. XII. 12.-1900. I. 1. Nv.: Nyitra 2 ph-ra)
11. Nyitra sátortábor
12. Pécs sátortábor (1883. VIII. 17.-IX. 19., 1884. IV. 6.-VI. 15., 1886. IV. 6. -VI. 15. és VIII. 1. -IX. 30.)
13. Pozsony 1
14. Pozsony 2 (1884. VII. 29.-1889. III. 23. Vm.)
15. Sopron I (1889. V. 5.-1900. I. 1. Nv.: Sopron 2 ph-ra)
16. Sopron II (?-1902. V. 1. Nv.: Sopron 3 ph-ra)
17. Szatmár 1 (1898. XI. 22.-1900.1. 1. Nv.: Szatmár 3 ph-ra)
18. Szeged 1
19. Szeged 2 (?-1903. IV. 27. Nv.: Szeged 9 ph-ra)
20. Szombathely I (Ó-Perint ph-ból 1886. XI. 10.-1900. I. 19. Nv.: Szombathely 3 ph-ra)

Típuscsoportok:

Fp-F. Típuscsoport. 1883?-1892. A postahivatalok B3 rendszerű egykörös bélyegzőivel megegyező hk-bélyegzők. Osztott szövegelrendezés Hely-



377. ábra

név/Fp jelzés alakban. Az fp. jelzés „Fiókposta” és a száma római, vagy arab számmal.

Ismert bélyegző 1 darab, valószínű számuk 12-14 darab.

Fp-J. Típuscsoport. 1892-1898. A postahivatalok B1 rendszerű félharántpántos körbélyegzőivel megegyező hk-bélyegzők (377. ábra). Osztott szövegelrendezés a felső gyűrűrészben helynév, az alsóban fp. jelzés „Fiókposta”, vagy Fiókhiv.” és sorszáma arab, vagy római számmal. A 20. század elején még használtaknál az évszám háromjegyű, tehát rendszerük B1/2 és B1/3 is lehet.

Ismert bélyegző 3 darab, valószínű számuk 6-8 darab. Az előfordulható bélyegzések száma az átalakított bélyegzőkével együtt 8-10 féle.

A harmadik csoportba tartozó fp-ák, mint már említettük, a postaügynökségekből alakultak és 1951 január 1-től működnek. Hk-bélyegzőik kezdetben hasonlóak a postaügynökségek Pü —BR típuscsoportbeli bélyegzőihez azzal az eltéréssel, hogy az ügynökségjelzés helyett „Fiókposta” szöveg került.

Az 1951-1957 között gyártott négyszögletes fp. bélyegzőknél egy érdekes jelenséget figyelhetünk meg. A postaügynökségek közel fél évszázados ideje alatt több ezer bélyegző készült és mindössze két tévesen vésett helynevűt ismerünk. Ezzel szemben a fp. bélyegzők fent említett hét gyártási éves időszakában készült 329 darab bélyegzőből 9 téves vésésű került használatba. Az ékezethibásak, mint például Pácsony helyett Pacsony, Szápár helyett Szapár, stb., kisebb jelentőségűek, de a több, vagy kevesebb betűvel vésett helynevek már erősen feltűnőek. Ilyenek például Kolontár helyett Kollontár, Koppánmonostor helyett Kopánmonostor, Surjány helyett Surján stb.

A postahivatalok hk-bélyegzőinél is már több ízben kifejtett okok miatt néhány Kr6 rendszerű is készült.

A postaforgalom növekedése már az ügynökségeknél is gondot okozott a postahely átalakításakor, amikor az ügynökségből hivatal vagy hivatalból ügynökség lett, a bélyegzők cseréje. Az egymástól eltérő, kör- és négyszögalakú bélyegzőket nem lehetett kölcsönösen átalakítani; minden esetben új bélyegzőre volt szükség. Takarékossági okok játszhattak tehát közre, amikor 1958-ban a fp-ák részére is rendszeresítették a postahivatalokéhoz hasonló Px és Rx típuscsoportbeli bélyegzőket azzal az eltéréssel, hogy az alsó félgyűrűből elmaradt a szokásos indás díszítés és helyére került az „FP”-vel rövidített fp. jelzés. Így elérték, hogy egyszerű átvésést alkalmazhatnak az eddigi csere helyett. Ettől kezdve ha egy fp. postahivatallá alakul, kivésik az FP rövidítést, fordított esetben a díszítést és annak helyére bevésik az FP rövidítést. Típuscsoportok:

Fp-BR. Típuscsoport. 1951-1957. Vágottsarkú, fekvő téglalapalakú, Kr5 rendszerű hk-bélyegzők (378. ábra). Szöveg háromsoros. Fp. jelzés a harmadik sorban, „FIÓKPOSTA”. A vasútállomásokon működő fp-áknál a „PU”. jelzés a helynév után (380. ábra). A több bélyegzőt használó fp-nál szintén ellenőrzőbetűt alkalmaznak, helye a helynév után (379. ábra). Elveszett bélyegzők pótlására készülteknél a megkülönböztető jelzés a keltezés két oldalán

A - A betű- (381. ábra), hatágú üres- (382. ábra), hatágú- (380. ábra) és nyolcágú tömör csillagpár (383. ábra). Néhány darab bélyegzőnél, a korabeli postahivatalok hk-bélyegzőihez hasonlóan, itt is előfordul, hogy a Kr5 rendszer római számos hónapjelzésétől eltérően három betűvel rövidített hónapjelet alkalmaznak (384. ábra).



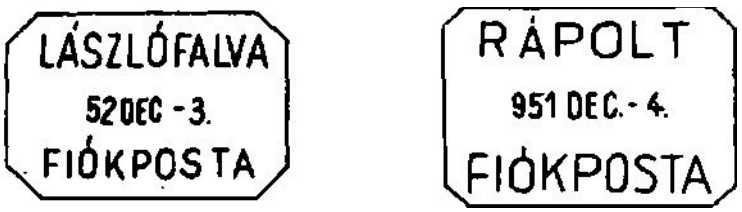
378 – 380. ábra



378–380. ábra

Készült 305 darab bélyegző, melyből 37 darabot az eredeti ügynökségi, illetve meg nem nyitott ügynökségeknek készült, de használatba nem vett bélyegzőkből átvéséssel készítettek. Az első Antalmajor (1951, II. 27.), az utolsó Gyopárosfürdő (1957. XI. 30.).

Fp-BL. Típuscsoport. 1951-1953. Vágottsarkú, fekvő téglalapalakú, Kr6 rendszerű hk-bélyegzők (385. ábra), melyeket kisrészt eredeti ügynökségi illetve használatba nem vett bélyegzőkből véstek ki. Az fp. és pályaudvari jelzés, mint a BR típuscsoportnál.



384–385. ábra

Készült 24 darab bélyegző. Az első Fejércse (1951. I. 10.), az utolsó Zagyvaszántó (1953. IX. 1.).

Fp-Rx. Típuscsoport. 1958-tól. Kr5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők. Használatos alakfajta általában az I. (386. ábra), hosszú helyneveknél a III. (387. ábra). Mindig osztott szöveggel készülnek HELYNÉV/FP. JELZÉS elrendezésben. Az fp. jelzés „FP.” rövidítés az alsó fél-

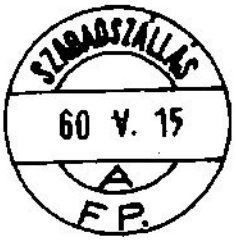
gyűrűben. A vasútállomásokon működő fp-ák pályaudvari jelzése kizárólag „PU.”, rendszerint az alsó félgyűrűben az fp jelzés előtt (388. ábra), ritkán a helynév után foglal helyet (390. ábra). Több bélyegzőt nagyon kevés fp. használj az ellenőrzőbetű ezeknél mindig az alsó körszeletbe kerül (389. ábra).







386 – 388. ábra



384–385. ábra

A bélyegzőknek körülbelül 10%-ánál hibás az fp. jelzés; 1959 óta mind gyakrabban „F. P.” alakban vésik (392. ábra), ami helytelen, mert ez a rövidítés „fiók postát” jelent. Helyesírásunk szerint a fiókpostát pedig egy szóba kell írnunk.

Készült 922 darab bélyegző. Az első Bihardancsháza (1958. I. 31.)

Fp+Px. Típuscsoport. 1959-től. Kr7 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli, pántos körbélyegzők. Általában az I. (392. ábra), ritkán a III. alak-







390–392. ábra

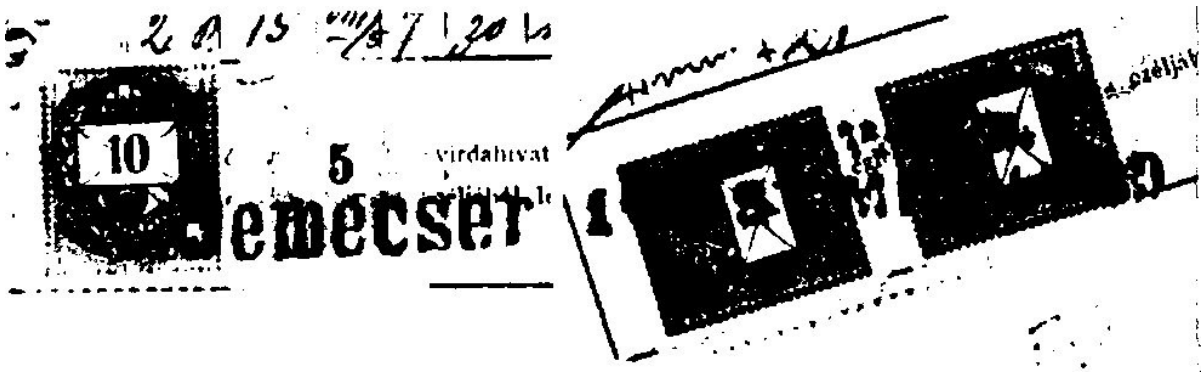
fajtával (391. ábra) készülnek. Rendszerüktől eltekintve mindenben megegyeznek az Rx típuscsoporttal. Még nem sikerült megállapítanunk, hogy újabban egyes fp-ák miért kapnak órajelzéses bélyegzőket. Ez annál is érdekesebb, mert ilyen bélyegzők nem csak új fp-ák részére készülnek. Eddig már 9 esetben fordult elő, hogy Kr5 rendszerű bélyegzőt használó fp. bélyegzőjét cserélték ki Kr7 rendszerűre.

Készült 39 darab bélyegző. Az első Érd-Ófalu (1959. III. 31.).

Az összes fp. részére eddig, a valószínűsítésekkel együtt 1310 darab bélyegző készült.

3. LEVÉLFELVÉTELRE FELJOGOSÍTOTT VASÚTI TÁVÍRDAHÍVATALOK ÉS A LEVÉLFELVEVŐ VASÚTÁLLOMÁSOK H- ÉS HK-BÉLYEGZŐI (LFVÁ) (1879?−1944)

A távírdaforgalom növekedése, különösen a távírdahivatalokkal nem rendelkező helységekben, addig amíg azokat a postai hálózatba bekapcsolták, arra kényszerítette a postát, hogy ahol ezt a táviratok várható száma megkövetelte, vasúti távírdahivatalokat bízzon meg magántáviratok felvételével. A múlt században a táviratok díját még postabélyegben kellett leróni, ezért a felhatalmazott távírdával rendelkező vasútállomások postabélyeg ellátmányt is kaptak. A távirati űrlapokra felragasztott bélyegeket más hiányában saját vasúti bélyegzőikkel bélyegezték le. Ezért ezek postabélyegeken levő bélyegzéseit a postabélyegzések közé soroljuk. Az említett felhatalmazást az 1890-es években olyan vasútállomásokra is kiterjesztették, melyeken különben posta- és távírdahivatal működött, de az nem tartott éjjeli szolgálatot. Ezeknek a vasúti távírdahivataloknak megbízatása csak este 8 órától reggel 8 óráig terjedt ki.



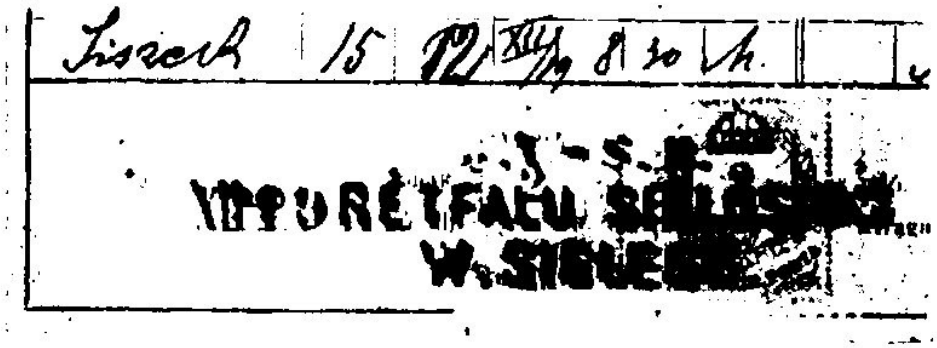
393−394. ábra

A levélforgalom növekedésének viszont az lett logikus következménye, hogy mindkét esetben, ahol a jelentkező igények ezt megkövetelték, mind több és több magántávirat felvételére feljogosított vasúti távírdahivatalt hatalmaztak fel közönséges levélpostaküldemények felvételére is. Később ezt a felvételi jogot az ajánlott küldeményekre is kiterjesztették. Ez utóbbiakat 1892-től olyan ajánlási ragjegyekkel látták el, melyeken a vasútállomás nevén kívül „Vasútállomás „ szöveg szerepel.

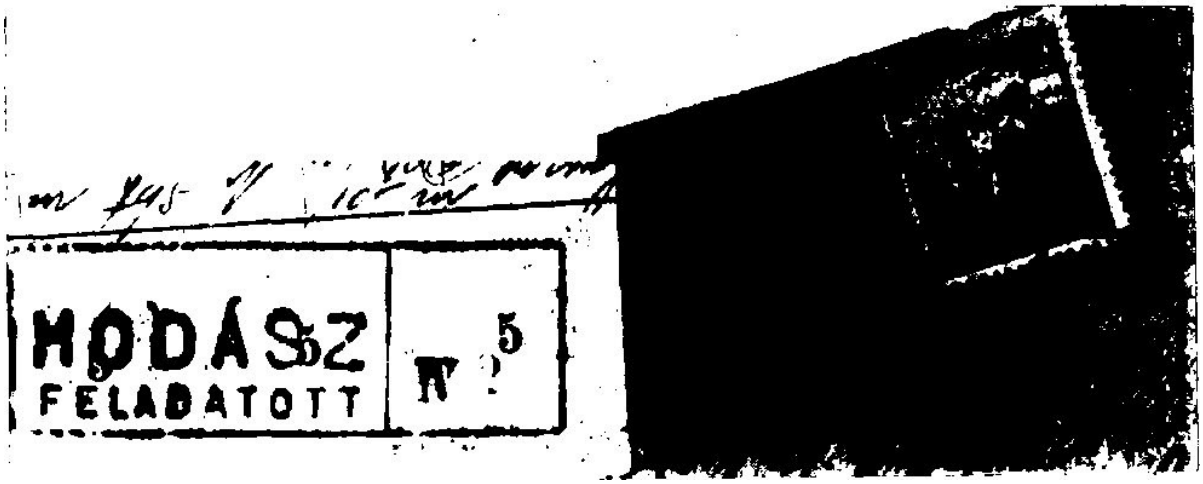
A levélfelvételre feljogosított vasúti távírdahivatalok első korszaka az 1914-es világháborúval zárul. A postaküldeményekre és az értékcikkek érvénytelenítésére használt leggyakoribb vasúti bélyegzők a kelet nélküli sorbélyegzők, a nagyobb vasútállomásokon pedig a fekvő téglalapalakú hk-bélyegzők. A MÁV kezelésében levő vasúti távírdahivatalok sorbélyegzői mind antikva típusú, nagy kezdő és kisbetűkkel vésettek (393. ábra). Betűmagasság 5-10 milliméter között változik. A Délivasút sorbélyegzői két- (394. ábra), vagy háromsorosak (395. ábra), osztott B1 rendszerű keltezéssel. A szöveg első sora mindig a vasúttársaság rövidített jelzése, „D.V.-S.B.” (Délivasút, Südbahn) — a második sor a vasútállomás helyneve németül. Ennek két oldalán az osztott keltezés. Elöl napjelzés arab és hónapjelzés római számmal: A végén

a kétjegyű évszám. A háromsorosak abban térnek el, hogy a második sorban a vasútállomás magyar, a harmadikban pedig annak német neve szerepel.

A téglalapalakú bélyegzők 50-70x20 milliméter nagyságúak, egyszerű keretvonallal. A B2 rendszerűek napszakjelzésesek, a B1 rendszerűek napszakjelzés nélküliek. Ennek megfelelően a bélyegmezők keretvonalon belüli részét egy vagy két függőleges osztóvonal két illetve három mezőre tagolja. Az első mező hossza a helynév terjedelmétől függő. Kétsoros szöveg „Helynév/Feladatott" elrendezésben, groteszk típusú betűkkel. A háromrészeseknél (397. ábra), a középső mező 10 milliméter széles. Ebben nyert elhelyezést, két sorban, a cserélhető keltezés. Hónapjel antikva római, napjel antikva arab számmal. A 13 milliméter széles harmadik mezőbe a kétsoros napszak jelzés kerül úgy, hogy az első sorba bevésik a „dél-" szótagot, a másodikba pedig a cserélhető „előtt", „után" szótag kerül. A napszakjelzés eleinte antikva kisbetűkből, majd



395. ábra



396−397. ábra

1900-tól általában groteszk nagybetűkből áll. Gyakran előfordul, hogy az elhasználódott, vagy elveszett betétek pótlására már a groteszk betűk alkalmazási idejében került sor. Ezért gyakoriak azután például a „dél-/előtt" és „DÉL-/ ELŐTT" napszakjelzések mellett a „dél-/ELŐTT" összetételűek előfordulása is. A betűtípus természetesen az első esetben antikva/antikva, a másodikban groteszk/groteszk és a harmadikban antikva/groteszk.

A kétmezősöknél (396. ábra) a második mező 18 milliméter hosszú. Ebbe kerül az egy sorba, cserélhető számokkal elhelyezett keltezés. A hónapjel római, a napjel arab antikva típusú számokkal.

Mind a magántáviratok, mind a levélküldemények felvételére feljogosított vasúti távírdahivatalok névsorát nehéz megállapítani. A megbízásokat a PRT-ben nem hirdették ki, azok a postaigazgatóságok közbejöttével, belső rendeletekkel történtek. Egyedüli támpontot az időnként kiadott „Irányítási füzetekből" meríthetünk. Sajnos ezek az adatok sem tekinthetők teljeseknek, mert részben nem áll rendelkezésre az irányítási füzetek minden kiadása, részben pedig az egyes kiadások között kötött és visszavont megbízatásokra nincsenek adatok. Az eddigi kutatások eredményeként a magántáviratok felvételére feljogosított vasúti távírdák közül mintegy félezret ismerünk. Ezek közül a levélfelvételre is feljogosítottak száma 150-160 között mozog. A postabélyegeken előforduló, ismertetett típusú és még egyéb alakú vasúti bélyegzőktől eredő bélyegzések számát, figyelemmel a táviratok kezelésénél használtak bélyegzéseire is, mintegy 500-600 félére tehetjük.

Az első világháború befejezése után a magántáviratok felvételére feljogosított vasúti távírdáktól, melyek egy része levélfelvételre is jogosult, a felvételi jogot megvonták, illetve a megbízatást megszüntették. Ennek okát abban kell keresnünk, hogy a postahelyektől távolfekvő vasútállomások zöme a trianoni békeszerződés határain kívül esett, viszont a kevés magyarországi hasonló jogkörű vasút távírdák, az ugyanott létesített postahelyek, illetve már működők szolgálati idejének meghosszabbítása következtében további megbízatása feleslegessé vált. Néhány év múlva azonban kiderült, hogy van még olyan nagyobb forgalmú vasútállomásunk, ahol a távolfekvő postahelyek miatt bizonyos fokú postai szolgáltatások szükségessége felmerült. Ezért már 1922-ben ilyen vasútállomásoknak, kizárólag közönséges levélküldemények felvételére megbízást adtak. Az ilyen kijelölt állomásokat „*levélfelvevő vasútállomások*"nak nevezték.

A lfvá-okon feladott küldeményeket a MÁV alkalmazott gyűjtötte és a vasúti fuvarlevelek lebélyegzésére rendszeresített, ellipszis alakú MÁV hk-bélyegzőjével (399. ábra) értéktelenítette a küldemények bélyegeit. Ezért ezeknek a MÁV bélyegzőknek postabélyegeken levő bélyegzéseit, megbízatásuk időszakából, a vasúti távírdák bélyegzéseihez hasonlóan a postabélyegzések közé soroljuk. A naponta felvett küldeményeket kötegelve a helybeli postahivatalnak, ha az nem volt, a menetrendszerű mozgópostának, vagy jegyzékelőmenetnek adták át. Alfvá-ok is kaptak megfelelő bélyegellátmányt.

A postabélyegeken előforduló MÁV bélyegzések eddig ismert száma 12 féle. Egyes lfvá-ok felvétet jogát 1936-tól az ajánlott levelek felvételére is kiterjesztették. Ezek részére az 1931 óta működő levélfelvevőhelyek hk-bélyegzőihez hasonlókat rendszeresítettek. Szövegük háromsoros, „HELYNÉV/keltezés/postahelyjelzés" elrendezéssel. Betűtípus groteszk. Postahelyjelzés „LEVÉLPELV. V. Á.".

A lfvá-ok 1944 elejéig működtek, amikor átadták helyüket az akkor szervezett postakezelőhelyeknek. Típuscsoportok:

Lfvá-BO. Típuscsoport. 1936-1938. Kr6 rendszerű, fekvő téglalapalakú hk-bélyegző (398. ábra). A keretvonal két függőleges oldala közepén félkör alakban betüremlő. Méret 29x20 milliméter.

Készült 1 darab bélyegző. Bugac v. a. (1937. VII. 26.).

Lfvá-BR. Típuscsoport. 1938-1942. Kr5 rendszerű, különben a BO típuscsoporttal teljesen megegyező bélyegzők (400. ábra).

Készült 2 darab bélyegző. Az első Gerendás v. a. (1938. X. 28.), az utolsó Máriakönnye v. a. (1942.1. 7.).



398−400. ábra

4. POSTAÜGYNÖKSÉGEK HK-BÉLYEGZŐI (PÜ) (1902−1951)

A postaügynökségek intézményét 1901. július 30-án kelt 40.292 sz. rendelet (PTRT. 1901. VIII. 15-i 43. szám) hívta életre. Az elsők azonban csak 1902 márciusában nyíltak meg. A pü-eket, melyek tulajdonképpen kisebb postahivataloknak felelnek meg, olyan élénkebb forgalmú városrészekben, községekben,: lakott helyeken tanyák — helységektől távol fekvő vasútállomásokon, létesítették, melyek postahivataloknak még nem biztosítottak kellő működési teret. A felsorolt helyek rövidebb, hosszabb időre korlátozott fejlődése magával vonja az ott működő pü. forgalmának növekedését. Ha ez eléri és havi átlagban tartja a IV. osztályú postahivatal forgalmát, akkor a pü-et hivatallá alakítják át. Viszont ha egy hivatal forgalma huzamosabb ideig az említett átlag alá csökkent, függetlenül attól, hogy az eredetileg ügynökség volt-e, vagy sem, akkor pü-gé alakítják át.

A pü-ek megbízásos alapon működtek. A postaügynökök nem voltak postaalkalmazottak. A rendelet szerint az ügynöki teendők ellátásával tanítót, lelkészt, jegyzőt, kereskedőt, gazdászt vagy más állami és vasúti alkalmazottat, végül minden olyan személyt meg lehetett bízni, aki „értelmiségénél" (kiemelés tőlem) fogva erre alkalmasnak látszott. A megbízást csak óvadék ellenében lehetett elnyerni.

A pü-ek működési köre általában a postafelvételi és a postakézbesítési szolgálatra terjedt ki. Ha azonban a fellépő igények megkövetelték, esetleg a postaszállításra, valamint kézbesítő és gyűjtőjárat fenntartására is bővíthető volt. A zárlatokat közvetlenül indították a mozgópostákhoz s az érkezőket közvetlenül onnan vették át. Felügyeleti szervük a legközelebb működő posta-

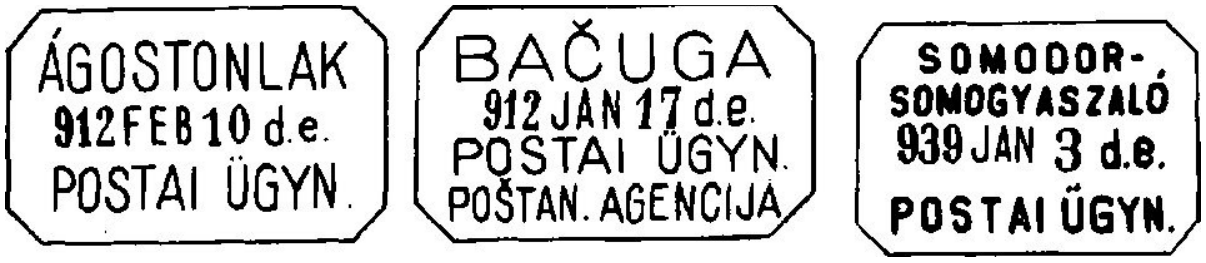
hivatal volt. Pü-ek felügyeletével megbízott postahivatalokat ellenőrzőhivatalnak nevezték.

A posta 1950. évi átszervezésekor a pü-eket is mind állami kezelésbe vették és elnevezésüket 1951. január 1-gyel fiókpostára változtatták. Közel 50 éves fennállási idejük alatt a 38 kárpátaljaival együtt 2832 magyar és 225 horvátországi, összesen tehát 3057 pü. működött.

A pü-eknek a hivataloktól való minél élesebb megkülönböztetésére, azokétól jellegzetesen eltérő hk-bélyegzőket rendszeresítettek. A hivatkozott szervezési rendelet előírja, hogy „ . . . helynév és keletbélyegzőik köriratában, a helynéven kívül a jellegükre utaló postai ügyn. jelzést is fel kell tüntetni. A betétszámos keltezést a bélyegző vízszintes tengelyében kell elhelyezni. Alakjuk nyolcszögletes legyen.” A keretvonal azonban végeredményben vágottsarkú fekvő téglalap. Az egyes időszakokban a saroklevágás mértéke oly nagy volt, hogy a rendeletnek megfelelően tényleg nyolcszögletűeknek is nevezhetnénk. Az egyes gyártási időszakokban a sarokvágás folyton változott, mindig kisebb és kisebb lett olyannyira, hogy a második világháború után a keret sarkait mindössze egy 1 milliméteres sugarú körívvel kerekítették le.

A postahivatali hk-bélyegzőkkel szemben ezek az alakon túlmenően még egy jellegzetes eltéréssel — az ügynökségjelzés említett feltüntetése — rendelkeznek. Ezt 1902-1934-ig „POSTAI ÜGYN.”, 1934-től „POSTAÜGYN” szöveggel adták meg. A kétnyelvű bélyegzőkön az említett magyar megnevezésen kívül a magyar/horvát nyelvűeken „POŐTAN AGENCIJA”, a magyar/ rutén nyelvűeken cirill betűkkel „POST AGENT” megjelölést találjuk.

Pü−BJ. Típuscsoport. 1902-1921 (1902-1918.) Zárójelben a horvátországi ügynökségek bélyegzőinek gyártási idejét adtuk meg. B1 rendszerű hk-bélyegzők (401. és 402. ábra). A Kr bélyegzőktől ugyanúgy különböztetjük meg ezeket, mint a postahivatalok bélyegzőinél. A keltezés itt is napszakjelzéses, de a hivatalokéval ellentétben a keltezésbe beépített. A napszakjel „d.e.” vagy „d.u.”. Nagyon ritkán nagybetűvel — „D.E.”, „D.U.” — is előfordul. Gyakran találunk azonban olyan bélyegzéseket is, melyekből a napszakjelzés



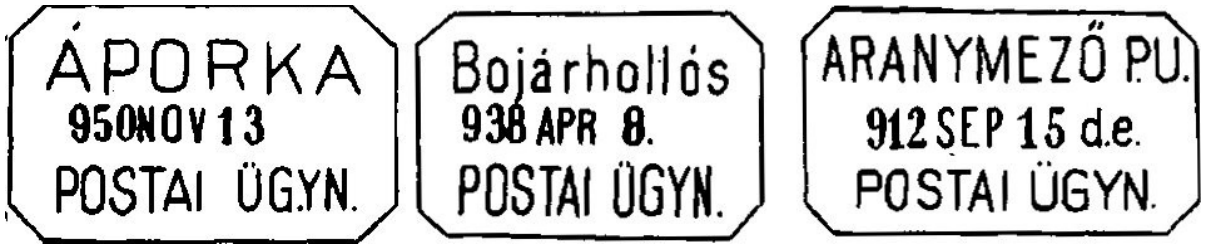
401−403. ábra

hiányzik, ugyanis elvesztek a megfelelő betétbetűk. A megkülönböztetés azonban így is egyszerű, mert az üresen maradt napszak jelhely miatt a keltezés, igen kevés kivételtől eltekintve, részaránytalan beosztású (404. ábra). Továbbá a keltezés betétszámai kivétel nélkül antikva típusúak és jóval nagyobbak, mint a Kr bélyegzők láncaira vésett groteszk számok.

A bélyegzők méretlépcsője 34-42x22-25 milliméter között változik.

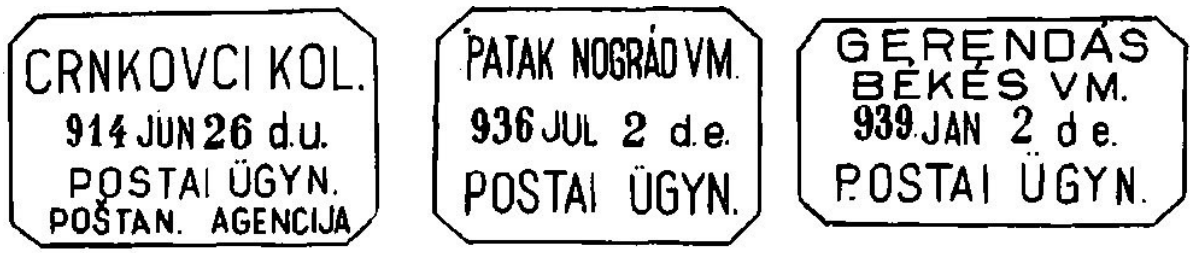
Szövegelrendezés általában három-, a horvátországiaknál négysoros. Hosszú helynevű bélyegzőknél a négysoros elrendezés is szokásos (403. ábra). A

véset betűtípusa groteszk, két kivételtől — Kék és Sall első bélyegzőitől — eltekintve, ahol antikva. Példa nélküli kivétel Bojárhollós hk-bélyegzője (405. ábra), ahol csak a helynév kezdőbetűje nagy-, a többi kisbetű. A pályaudvarokon működő pü-eknél a helynév után „P.U.” (4Ö6. ábra), a horvátoknál „P.U. KLDV.” jelzést találjuk. Ritkán előfordul, hogy a magyar P.U. elmarad; ilyenkor azonban csak „KOL.” rövidítést használnak (407. ábra).

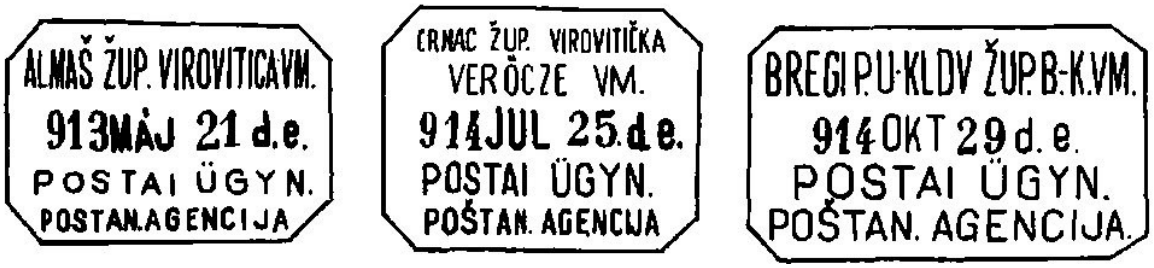


404−406. ábra

A vármegye nevének ebben a gyártási időszakban a feltüntetése még nagyon gyakori. A háromsoros szövegű bélyegzőknél a megye nevét és a „VM.” jelzést a helynév után (408. ábra), a négysorosoknál a második sorban találjuk meg (409. ábra). A horvát négysoros bélyegzőknél a megye a helynév után,



407 – 409. ábra



410-412. ábra

rendszerint horvát nyelven, előtte „ZUP.”, utána „VM.” rövidítés foglal helyet (410. ábra). Az ötsorosoknál a megyejelzést a helynév után horvát, a második sorban pedig magyar nyelven írva helyezik el (411. ábra). Érdekesek a pályaudvari pü-ek bélyegzői, ha megyenévvel készülnek. Ezeknél a kétnyelvű megyejelzés között a megye nevét is rövidítve vésik (412. ábra), például „B.−K.”, ami Belovár-Kőröst jelent.

Abban a ritka esetben, mikor ugyanabban a városban több pü. működött, azokat ugyanúgy számozták (413. ábra), mint a postahivatalokat. A budapestieket „szintén a kerületi számrendszer alapján.

Az elveszett bélyegzők pótlására készült újak megkülönböztetésére a keltezés két oldalára vésik az antikva típusú, fekvő „A —A” betűpárt. Ezek eleinte kifelé (415. ábra), majd később befelé fordulóak (414. ábra).

A típuscsoport aránylag hosszú gyártási ideje alatt több pü-nek tönkrement a bélyegzője. Az új bélyegzők azonos típusban készültek. Megkülönböztetésük mégis könnyű, mert részben a keretvonalat több milliméteres méreteltérésekkel, a véset betűi pedig más nagysággal készültek. Az eltérések így egyszerű ránézéssel is megállapíthatók. Eddig 78 magyar és 2 horvát pü-et ismerünk, melyek kettő, és 1 magyart, mely 3 bélyegzőt használt.

A valószínűsített bélyegzők száma 1762 magyar és 232 horvát, összesen 2094 darab. Az első magyar Aba —Lehota (1902. II. 5.), az utolsó Alsóbeled (1921. V. 10.), az első horvát Bedenik (1903. V. 30.), az utolsó Semovec (1918. I. 10.). A valószínű létező bélyegzések száma a helynévrendezéskor átvésettek bélyegzéseivel együtt 2142 féle.

Pü−K. Típuscsoport. 1909. (414. ábra.) A pü-i bélyegzők között ez a maga nemében egyedülálló kivétel. Bizonyára kísérleti darab lehetett. Teljesen megegyezik a kincstári postahivatalok és a nagyobb postamesterségek részére gyártott Kr9 rendszerű K típuscsoportbeli hk-bélyegzőkkel. Az eltérés mindössze annyi, hogy az alsó félgyűrűbe a szokványos díszítés helyett „POSTAI ÜGYN.” jelzés került. Újléta pü. használta megnyitásától mindaddig, amíg postahivatallá nem alakították át (1909. XII. 23. -1941. II. 1.).

Készült 1 darab bélyegző.

Pü−BL. Típuscsoport. 1922-1938. Kr6 rendszerű hk-bélyegzők. Az ügynökségjelzés alapján két alcsoportjukat különböztetjük meg.



413—415. ábra



416. ábra

Pü–BL. I. Alcsoport. 1922-1933. Ügynökségjelzés „POSTAI ÜGYN.” (417. ábra). A keretvonal nagysága a gyártás kezdetén 40x24, majd később a szövegrész terjedelmének megfelelően változó méretekkel, végül a gyártási időszak végén 28,5-29x19,5-20 milliméter (418. ábra). E mérethatárok között majdnem minden változatot megtalálhatunk. Ez utóbbi 1933 óta a pü. bélyegzők szabványos mérete, melytől csak ritkán tértek el.

A szövegrész a BJ típuscsoporthoz hasonlóan három- vagy négysoros. Hosszú helynévnél ritkán ötsoros (419. ábra), mikor is a pü. név az első, második és negyedik sorba kerül. A vasútállomásokon működő pü-ek jelölése is hasonló. Új változatként lép fel az a megoldás, amikor a „PU.” jelzést az ügynökségjelzés elé helyezik (420. ábra). Ennél a típuscsoportnál még egy



417–419. ábra



420–422. ábra



423–425. ábra

újítást vezetnek be, mely ettől kezdve még a mai fiókposták bélyegzőinél is használatban maradt. Ugyanis ha eddig a pályaudvari pü-et a községbe helyeztek, új bélyegzőt kapott, most pedig a „PU.” jelzést kivésik (421. és 422. ábra).

A vármegye névmegadása már lényegesen kevesebb, mint a BJ típuscsoportnál, de általában ahhoz hasonló elrendezésű. Új megoldás a vármegyenév ügynökségjelzés alatti elhelyezése (423. ábra).

Az alcsoport kétségkívül legérdekesebb darabja Sajóecseg pü. bélyegzője (424. ábra). Nagylétához hasonlóan ez is kísérleti darab lehetett. Szövegelrendezése is fordított. Ügynökségjelzése nemcsak hogy nincs, de egész másra is utal annak „M. Kir. Posta/Helynév szövegének első sora. Emiatt általában postahivatali bélyegzőnek tartják, pedig nem az. Sajóecseg pü. használta megnyitásától, 1922-től 1941. december l-ig, mikor is postahivatallá alakították át. Ekkor ezt a bélyegzőjét azonnal bevonták és hivatali körbélyegzőt adtak helyette.

Az elveszett bélyegzők pótlására gyártottak megkülönböztető jele, alkalmazási sorrendben, a keltezés két oldalán „I−I” (425. ábra), vagy „A−A” betűpár (426. ábra), illetve a helynévtől kétoldalt egy-egy csillagpár (427. ábra).

Készült 334 darab bélyegző. Az első Ipolydamásd (1921. VIII. 17.), az utolsó Belvárdgyula (1933. VIII. 10.). Ennek a típuscsoportnak két késői utóda Ihráz (1935. VII. 27.) és Ihráz pu. (1946. III. 28.) bélyegzője, az első a BL. II. alcsoport, az utóbbi a BR típuscsoport gyártási időszakában készült. Az ismert bélyegzések száma, a kivésettekével együtt 339 féle.

Pü−BL. II. Alcsoport. 1933-1938. A BL. I. alcsoport bélyegzőivel teljesen megegyező hk-bélyegzők, csupán a pü. jelzés változott „POSTAÜGYN.”-re (428. ábra). Az ötsoros pályaudvari pü-eknél találunk még változást, ahol a „P.U.” jelzés a negyedik sorba került (429. ábra).



426−428. ábra

Készült 214 darab bélyegző. Az első Csengéié (1933. VI. 24.),az utolsó Sajópüspöki (1938. II. 25.). A kivésett bélyegzők bélyegzéseivel együtt 215 féle bélyegzés ismert.



429−431. ábra

Pü−BR. Típuscsoport. 1938-1951. A BL. II. alcsoport bélyegzőivel teljesen megegyező elrendezésű, de Kr5 rendszerű hk-bélyegzők (430. ábra). Az összes pü-i bélyegzőktől az ívelten elhelyezett helynevével egyedül Békéscsaba — Felsőnyomás bélyegzője tér el (431. ábra). Megkülönböztető jelzés mindig

a keltezés két oldalán „A−A” betű- vagy egy-egy hatágú csillagpár (434. ábra). Kivételesen a helynév két oldalára is kerülhet (435. ábra). Itt alkalmazzák először a községből a pályaudvarra helyezett pü-nél a pályaudvari jelzés utólagos bevésését (432. és 433. ábra).

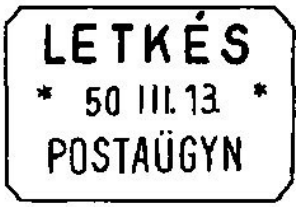
A Kárpátalja részére készült bélyegzők magyar/rutén nyelvű szöveggel ötsorosak (436. ábra). A közigazgatási beosztás változásakor a rutén szöveget kivésték (437. ábra). A kárpátaljai bélyegzők mérete 29x21 milliméter.

Készült 1063 magyar és 38 rutén, összesen 1101 darab bélyegző. Az első magyar Szuhogy (1938. III. 9.), az utolsó Zselicszentpál (1951. II. 1.), az első rutén Duszina/Dusziná) (1939. IX. 27.), az utolsó Alsókalocsa/Kalocsa Horbi K. Laz (1942. X. 20.). Az ismert bélyegzések száma a kivésettekével együtt 1112 féle

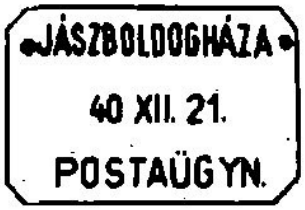
Az összes postaügynökségi bélyegzők száma 3744 darab, melyeknek az átvésettekével együtt 3771 féle bélyegzése lehet.

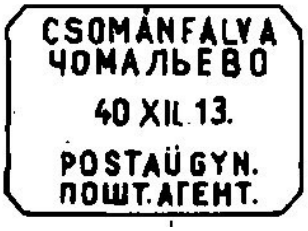


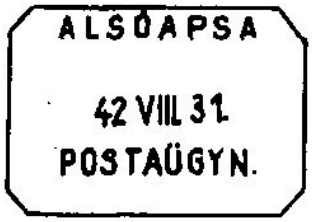




432 – 434. ábra







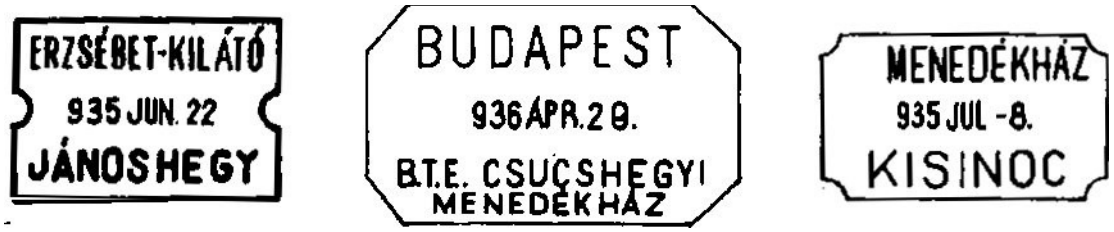
435−437. ábra

5. LEVÉLFELVEVŐHELYEK HK-BÉLYEGZŐI (LFH)

A nagyobb forgalmú turista- és fürdőhelyek részére a 74.384/3. sz. rendelet (PRT. 1931. II. 26-i 10. szám) utólagosan közli, hogy „levélfelvevőhely” elnevezéssel, megbízásos alapon, a régi postagyűjtőhelyek mintájára kisebb postahelyeket szerveztek. Működési körük kizárólag közönséges levélposta küldemények felvételére terjedt ki. A fürdőhelyeken, Gárdonyban és Velencén, működők csak a nyári idényben tartottak felvevőszolgálatot. Úgy látszik, hogy ezek a postahelyek a hozzájuk fűzött reményt nem váltották be, mert működésüket fokozatosan megszüntették. A két fürdőhelyi lfh. utoljára 1941 nyarán működött.

Rövid gyártási idejük miatt hk-bélyegzőik mind egy típuscsoportba tartoznak.

Lfh-BL. Típuscsoport. 1921-1936. Kr6 rendszerű, fekvő téglalap alakú hk-bélyegzők (438. ábra). Négyszögletes bélyegzőink legérdekesebb keretvonalával készültek. A két függőleges oldal, középen félkör alakban betüremlik. Szövegük három vagy négysoros elrendezésű, kizárólag a postahely nevét tartalmazza. A postahely jelzés tehát hiányzik. Betűtípusa groteszk. Méretlépcsőjük 29-31x19-25 milliméter. Bár elenyészően kevés számú bélyegző tartozik e csoportba, mégis találunk két eltérő vésésűt. Az egyik a postaügynökségek vágottsarkú keretvonalához hasonló és 40x24 milliméter nagyságú (439. ábra). A másik pedig a későbbi postakezelőhelyek negyedkörrel kikanyarított sarkú bélyegzőinek keretvonalával egyezik meg; mérete pedig 31x18 milliméter. (440. ábra). Érdemes megemlíteni az ezt



438–440. ábra

rendszeresítő rendelet vonatkozó részét, mely a lfh-ek részére, az ügynökségi bélyegzőkhöz hasonlókat ír elő, azzal a kikötéssel, hogy „azok befelé hajló ívvel, letompított sarkú négyszög alakúak legyenek”. Az érdekesség az, hogy a rendeletnek megfelelően mindössze egy darab bélyegzőt gyártottak.

Készült 10 darab bélyegző. Az első Budapest B.T.E. Csúcshegyi Menedékház (1926. IV. 29.), az utolsó Visegrád BOTE ház Nagyvillámhegy (1936. VI. 27.)

6. POSTAKEZELŐHELYEK HK-BÉLYEGZŐI (PKH) (1944-TŐL)

A kisebb postahelyek elnevezését 1943. év végén egységesítették. Működési körük ha nem is teljesen azonos, de közel egyforma volt. A 213.735/4-1943. sz. (PRT. 1943. X. 29-i 52. szám) rendelettel ezeket a kisebb postahelyeket megszüntették, illetve helyettük „Postakezelőhely” néven új postahelyet szerveztek. Tevékenységük azokra a teendőkre terjed ki, melyéket eddig a postagyűjtőhelyek, a levélfelvevőhelyek és a levélfelvevő vasútállomások láttak el, illetve melyek a külterületi gyűjtő- és kézbesítőállomások fel- és leadási körébe tartoztak. A pkh-ek nagy része időszakos, kisebb részük pedig állandó jellegű. A szervezésük óta eltelt 20 év alatt egyesek működése megszűnt, egyesek pedig a forgalom növekedése következtében postaügynökséggé, 1951-től pedig fiókpostává alakult át.

A pkh-ek részére gyártott hk-bélyegzők fekvő téglalap alakúak. A keretvonal négy sarka negyedkörökkel kikerekített. A véset betűtípusa groteszk.

A szöveg három- vagy négysoros elrendezésű. Postahely jelzés „POSTAKEZELŐHELY”. Típuscsoportok:

Pkh-BR. Típuscsoport. 1944-től. Kr5 rendszerű hk-bélyegzők (441. ábra). Méretük 29x19 vagy 31x21 milliméter. Több bélyegzőt használó pkh-nél az ellenőrzőbetű a keltezés két oldalán (442. ábra). A postahelyjelzés néha eltér az előírttól és „KEZELŐHELY” (443. ábra) vagy „FELVEVŐHELY” (444. ábra) szöveggel készül. Az utóbbi keretvonala is előírásellenes, mert sarkai szögletesek.

Készült 30 darab bélyegző. Az első Bugac pu. (1944. I. 7.). .



441. ábra



442–444. ábra

Pkh-BL. Típuscsoport. 1949. Kr6 rendszerű hk-bélyegző. A BR típuscsoporttal megegyező kivitelű, csupán rendszere változott. Mérete 33x21 milliméter.

Készült 1 darab bélyegző.

Pkh-WB. Típuscsoport. 1951. Kr5 rendszerű, rajzos hk-bélyegző. Mérete 37x26 milliméter.

Készült 1 darab bélyegző.

Az állandó jellegű pkh-ek mellett a posta 1950-ben a 7904/B/83/2C sz. rendelettel (PRT. 1950. IX. 9-i 51. szám) bevezette az alkalmi postakezelés rendszerét. Bár a rendelet nem mondja határozottan, annak szövege arra enged következtetni, hogy ezzel az intézkedéssel a drágább alkalmi postahivatalok felállítását s az aránylag költséges alkalmi bélyegzők részbeni előállítását szándékoztak megszüntetni. A hivatkozott rendelet vonatkozó része a következő:

„Az olyan alkalomszerű mezőgazdasági, kulturális, ipari vagy egyéb társadalmi jellegű tömegmegmozdulások színhelyén,, ahol nagyobb látogatottságra lehet számítani, a közönség kiszolgálását — a mindenkori szükséghez képest — alkalmi postakezelés útján kívánom biztosítani.

Ha a fent említett jellegű események országos jelentőségűeknek tekinthetők, vagyis a helyi kereteket túlhaladják, kizárólag erre a célra készített különleges keletbélyegző használatának engedélyezését lehet kérni. A különleges keletbélyegzők az esemény jellegét kifejező négyféle rajzban készültek.

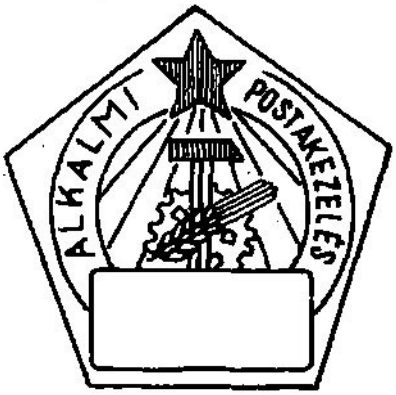
A különleges keletbélyegzők a motívumokon kívül ötágú csillagot, ALKALMI POSTAKEZELÉS feliratot, valamint az esetenként változtatható helynevet és napi keletet tartalmazzák.”

A fenti rendelkezést a gyakorlatban csak akkor alkalmazzák, ha alkalmi postahivatal felállítása nem oldható meg, vagy már nincs idő az alkalmi bélyegző elkészítésére. Nagyon sok esetben az igénybejelentés oly későn érkezik, hogy a helynév elkészíttetését sem tudják megoldani, de gyakori az az eset is, hogy az igénylő szerv költségkeret hiánya miatt nem rendeli meg a helynévbetétet. E kettős ok eredménye, hogy Budapest és néhány vidéki város, valamint községtől eltekintve, sokszor használják e bélyegzőket helynév nélkül.

A négyféle bélyegzőt 1-4. sorszámmal látták el.

1. sz. bélyegző (445. ábra). Kalapács, búzakalász, fogaskerék rajzával. (Ipar és mezőgazdaság). Szabályos ötszög alakú, felül félkörben „ALKALMI POSTAKEZELÉS” szöveggel.

2. sz. bélyegző (446. ábra). Balra kalapács és búzakalász, jobbra hegedű, könyv és álarc, alul sportpálya rajzával. (Ipar, mezőgazdaság, művészet, irodalom és sport). A hordó alakú kereten kívül ívelten fenn „ALKALMI” lenn „POSTAKEZELÉS” szöveggel..





445−446. ábra

3. sz. bélyegző (447. ábra). Sportpálya rajza lelátóval. (Sport.) Különben megegyezik az 1. számú bélyegzővel.

4. sz. bélyegző (448. ábra). Hegedű, álarc, paletta és könyv rajzával. (Művészet és irodalom.) Különben megegyezik az 1. számú bélyegzővel.





447−448. ábra

Az első alkalmi postakezelés 1952. VIII. 20-án működött Székesfehérvárott. Azóta, 1963 végéig 77 alkalommal használták ezeket a bélyegzőket. Helynévvel 40, helynév nélkül 37 féle alkalom bélyegzése ismeretes.

7. A KÖZPONTI POSTASZERVEK ÉS HK-BÉLYEGZŐIK

A központi postaszervek közül csak azokról emlékezünk meg, melyek hk-bélyegzőkkel rendelkeznek és ezeken kívül esetleg ajánlási ragjegyekkel is. Hk-bélyegzőik részletes ismertetésére nem térünk ki, csak annyit jegyzünk meg, hogy alakjuk és rendszerük, tehát típuscsoportjuk általában megegyezik azokkal a postahivatali hk-bélyegzőkével melyeknek gyártási idő-







449—451. ábra







452—454. ábra

szakában készültek. Azoktól leginkább abban térnek el, hogy székhelyük nevén kívül a postaszerv teljes megnevezését is tartalmazzák. Ennek a lényegesen hosszabb szövegnek elhelyezése általában három következménnyel jár. Növekszik az egyes típuscsoportok méretlépcsője, mely a megadott felső értékeket 5-8 milliméterrel is túllépheti. Az eddigi egysoros körirat vagy az összes szövegmezőben (452. ábra), vagy részlegesen (454. ábra) többsoros alakot ölt és felbukkannak a vízszintesen elhelyezett szövegsorok is (460. ábra). Végül a típuscsoportokon belül megváltoznak az alakfajták. A pántos körbélyegzőknél a vonalkázással együtt elmarad a felső körszelet (460. ábra). Az osztóvonalak elhagyásával ez addig is mehet, hogy a belső kör és a harántpánt elmaradásával a Kr bélyegzők alakfajtái is az P típuscsoport egykörös alakját veszik fel (452. ábra). Az így kialakult egykörös és a pántos körbélyegzők alakfajtája közötti átmenetet képez az a megoldás, amikor a keltezést fekvő téglalap alakú keretbe helyezik (453. és 454. ábra). A pántos körbé-

lyegzőknél a szabályos alakfajták közül a hosszú folytatólagos körirat elhelyezhetősége miatt a II-es az uralkodó.

A központi postaszervek hk-bélyegzői általában óra- és napszakjelzés nélküliek, tehát B3 (451. ábra), B1 (453. ábra), Kr6 (452. és 458. ábra) és Kr5 (456. ábra) rendszerűek. Természetesen, ha kisebb számban is, de használják az óra- és napszakjelzéses bélyegzőket, tehát a Kr8 (457. ábra), Kr9 (460. ábra) és a Kr7 (449. ábra) rendszerűeket is. Ennek megfelelően bélyegzőik az F, H, J, K, L, M, N, O, P, R, S típuscsoportokba tartoznak, beleértve a x és y alcsoportokat is.

A fődíszítőelemek, ellenőrzőbetűk, szöveghatároló jelek használata ugyanolyan, mint a postahivatalok hk-bélyegzőinél. A fődíszítőelemek használatára természetesen az 1918-1919 és az 1946-1947-es koronakivésések is vonatkoznak. A bélyegzőmező nagymértékű szövegkitöltése miatt díszítést a legritkább esetben találunk. A díszítőelemek használata ilyenkor pontra, kis körre vagy csillagra korlátozódik.



455—457. ábra



458—460. ábra

Az egyéb postahelyeknek az utolsó csoportjába az alábbi postaszervek tartoznak. Nevük után megadjuk azt a rövidítést, amellyel a felsorolásban ezek bélyegzőit — a típuscsoportjel előtt alkalmazva — jelöljük.

Postavezérigazgatóság „Pvi".

Postaigazgatóságok „Pi" (449. és 450. ábra).

A Posta Központi Javítóműhelye és Anyagszertára, valamint ennek jogelődje, az Országos Postagazdászati Hivatal „KJA" (451-454. ábra).

A Posta Értékcikkraktára „Ér" (455-456. ábra).

A Posta Bélyegértékesítő Irodája „BI" (457. ábra).

A Posta Központi Járműtelepe „KJt”.
Utalvány Leszámoló Hivatal „ULH” (458. ábra);
Csekkleszámoló Hivatal „CsH” (459. ábra) és a
Távbeszélő Díjbeszedő Hivatal „TDH” (460. ábra).

Készült a valószínűsítettekkel együtt mintegy 250 darab bélyegző. A lehetséges bélyegzések száma az átvésettek változataival együtt mintegy 300 féle.

IV. Fejezet

ÁLLANDÓ JELLEGŰ ÉS KÜLÖNLEGES RENDELTETÉSŰ HELYVÁLTOZTATÓ POSTASZERVEK ÉS BÉLYEGZŐIK

Az eddig tárgyalt postaszervek szolgálatukat, működési idejük alatt, állandó vagy ideiglenes jelleggel, de mindig ugyanabban a helységben látták el. Ezért neveztük ezeket helyhezkötötteknek. A postaszervek most következő másik nagy csoportjának elsődleges feladata a különböző postaküldeményeknek rendeltetési helyére való juttatása, tehát a postaszállítás. A szállító postaszervek feladatuk sajátossága következtében helyváltoztatók, tehát mozgók. Gyűjtőnevüknek még sem ez utóbbit, hanem a helyváltoztatót választottuk, mert a mozgó elnevezést a posta hivatalos nyelve már égy bizonyos fajtájuk részére kezdettől fogva lefoglalta. A postaszállítással illetve az azt végző postaszervekkel attól a kortól kezdve foglalkozunk, amely időponttól ezek olyan h- és hk-bélyegzőket használtak, melyek szövegéből jellegük megállapítható.

A szárazföldi közlekedési eszközökön berendezett helyváltoztató postaszervek közül a vonatokon közlekedőket „*mozgóposták*”-nak, a gépkocsi járatokon közlekedőket „*autóposták*”-nak, végül a vízi közlekedési eszközökön berendezetteket „*tengeri-* vagy *hajóposták*”-nak nevezzük. Azért, hogy ne kelljen külön csoportot képeznünk, végezetül mint különleges postaszerveket ide soroljuk a „*tábori-* és *hadtápposták*”-at, valamint az ezek szállító szolgálatát végző „*tábori-* és *hadtápmozgóposták*”-at is. Ez utóbbiak helyváltoztató jellegéhez nem fér kétség. A tábori- és hadtápposták mozgó jellege esetleg vitatható lenne. Tény azonban, hogy ezeket nem minősíthetjük helyhezkötötteknek. Békében időszakos jellegűek ugyan, mert csak a hadgyakorlatokon működnek, háborúban pedig annak tartama alatt működésük állandó jellegű. Szolgálatukat azonban a tábori főpostahivataltól eltekintve nem állandó helyen végzik, hanem együtt haladnak a hadrakelt sereggel, így bár működési körük eltérő az előzőektől, de mivel szolgálatukat mozgásban látják el, úgy véljük, nem követünk el hibát, ha ezeket is a helyváltoztató postaszervek közé, pontosabban azok végére soroltuk.

A mp-k rendszerint vasúti járművekben berendezett postahivatalok, melyek mindenfajta postaküldemény szállításával és aközben való irányításával foglalkoznak. Ezen kívül korlátozott mértékben felvételi és kézbesítési szolgálatot is ellátnak, valamint értékcikket árusítanak.

A mp-kon kívül más vasúti (egyéb közlekedési) menetek is szállítanak zárlatokat. Ezek a zárlatszállító egyéb menetek, amelyek kész zárlatokat vagy csak sommáscsomagokat szállítanak és útközben bizonyos kezelési (jegyzékelési) teendőket is végezhetnek.

A mp-kat és a zárlatszállító egyéb meneteket vezetés és ellenőrzésre valamely- postahivatalhoz mint mozgóposta főnökséghez osztják be. A magyar mozgópostaszolgálat átvétele után, már 1868-ban megszervezik a pesti mozgóposta főnökséget, mely működését a „London" fogadóban bérelt helyiségekben kezdi meg. Később a budapesti pályaudvarokon szerveznek mozgóposta főnökségeket. Vidéken pedig általában a vasútállomásokon működő, 1900-tól a 2-es számot viselő pályaudvari postahivatalok keretében szerveznek mp. főnökségeket, illetve bízzák meg ezeket a hivatalokat a mp-k vezetésével és ellenőrzésével.

1. A MOZGÓPOSTÁK ÉS BÉLYEGZŐIK (MP) (1863-TÓL)

A bécsi pályaudvarról 1863. március elsején indult Pestre az első, sárga színűre festett mozgópostakocsi, két oldalán fekete színű kétfejű sassal és K. K. Post-Amt felirattal. Ettől kezdve minden nap két osztrák mozgóposta, a 10. és 11. érkezett és indult reggel és este az osztrák államvasúttársaság indóházába, illetve indóházából (a mai Nyugati pályaudvar). A magyar postaigazgatás önállósítása után majdnem egy évvel került sor a mozgópostaszolgálat átvételére. A két bécsi járat 1868. február 15-én érkezett utoljára osztrák személyzettel, másnap foglalta el először helyét, a most már 1. és 2. számot viselő első két mozgópostánkon, a magyar személyzet. A mozgóposták számát ettől kezdve állandóan szaporították, számuk 1869-ben 6-ra, 1870-ben 8-ra, 1871-ben 10-re, 1889-ben az első mozgóposta menetrendnek a PTRT-ben való közzétételekor már 11 l-re emelkedett s az első világháború idején megközelítette az 500-at.

A mp-k a szállító szolgálaton kívül általában felvevő-, indító- és átvevő-, rovatoló- és irányító szolgálatot teljesítenek. Az ajánlott küldemények kezeléséhez „Mozgópostafőnökség/Helynév" szövegű ajánlási ragjegyeket használnak. Ezeket a küldeményeket is önállóan veszik fel, kezelik, rovatolják és irányítják. x

A mozgóposták számszerű növekedése szorosan összefüggött a vasúthálózat bővülésével. Ebből következik, hogy fővonalakon, tehát a nagy városok között közlekedő mozgópostákon a szállított, zsákolt és zsákon kívüli postaküldemény mennyisége lényegesen több volt, mint az alacsonyabb rendű vagy szárnyvonalakon. Így a kezelés, rovatolás, irányítás elvégzése is több személyzetet igényelt.

Ha a kezelőszolgálatot tiszti és altiszti munkaerő közösen látta el „mozgó-", ha csak altiszti munkaerő végezte „*kalauzpostának*" nevezték. Ezt az elnevezést 1878-tól 1932-ig viselték, mikor a 94.003/3. sz. rendelettel (PRT. 1932. IX. 29-i 38. szám) nevüket „*tiszti*-" és „*altiszti mozgóposták*"-ra változtatták. A posta 1950-es nagy átszervezésekor, függetlenül a kezelőszemélyzet létszámától és besorolásától, kizárólag működési körük figyelembevételével egységesen a mozgóposta nevet vették fel.

A mp-k megjelölésére a kezdő- és végállomás nevén és a mp. számán kívül az indulási napot is megadják. Például „a tizediki keltű Budapest-Hegyeshalom 42. sz. mozgóposta.” Ennek engedélyezett rövidített alakja „tizediki Buhe 42.” Az állomások helyneve két első betűjével rövidítve. A bélyegzők ismertetésénél a kezdő- és végállomás neve helyett a rövidség kedvéért mindig a „helynevek” szót használjuk. Az útirány jelzésre az „M” (menetirány) a kezdő állomásokról, a „T” (tértiút) a végállomásokról induló mp-k jelzésére szolgál.

A mozgóposták számozása kezdetben megnyitási sorrendjükben történt. Később az irányító szolgálat megkönnyítésére a mp. számokat vonalcsoportonként osztották szét. A mp. számokat öt csoportba osztották. A Budapestről indulók 1-99, az északi területeken közlekedők 100-199, a keletieken 200-299, a délieken 300-399 és a nyugatiakon 400-499 számokat viselik. Ezeken belül képezték a vonalcsoportokat úgy, hogy egy-egy vonalcsoporthoz 10-30 mp. tartozik. A vonalcsoportokon belül a mp. számok szétosztásánál azt az elvet tartják szem előtt, hogy a reggel és délelőtt induló mp-k a páros, a délután és este indulók a páratlan számokat kapják.

A mp-k h- és hk-bélyegzőinek 1873-tól 1944-ig jellemzője, hogy azok szövegében feltüntetik a mp. kezdő- és végállomását, valamint számát. Az ebből adódó és a postahivatalok megnevezésétől nagyságrendileg jóval nagyobb szöveg elhelyezése kettős következménnyel járt. Az egyik az, hogy a célszerű szövegelhelyezés és az ennek megfelelő bélyegzőfajta kialakítása huzamosabb időt vett igénybe és már a pántos körbélyegzők rendszeresítéséig is sokkal többfajta típuscsoportot eredményezett, mint a postahivatali bélyegzők hasonló időszaka. A másik abban nyilvánult meg, hogy a bélyegzők nagysága, a terjedelmesebb szöveg miatt megnövekedett. Egyes célszerű alakfajták mint például a kétpántos alak félharántpánttal, alkalmazása a méretlépcső kisfokú bővítését tette lehetővé, de ezt valamennyi mp. bélyegzőnél még sem tudták betartani. Ugyanis a tiszti mp-k részére egyes időszakokban különleges — a postahivataloktól merőben eltérő — rendszerű hk-bélyegzőket gyártottak, melyek ismét a méretlépcső erős emelkedéséhez vezettek.

Az első mp. bélyegzők, a postahivataloknál már régen nem alkalmazott, keletnélküli sor- és gyűrűs körbélyegzők voltak. A mp. megnevezéséből mindössze annak számát tartalmazták. Pár évvel később 1873-ban rendszeresítik a mp-k részére is a hk-bélyegzőket. Ezek azonban még mindig eltérnek a korabeli bélyegzőktől, még mindig sor- vagy négyszögletes bélyegzők, B1 rendszerű keltezéssel. 1874-től a Krő, majd 1884-től a B3 rendszerű (G és P típuscsoport) hk-bélyegzőknek a mp-knál való bevezetésével elérték, hogy azok a postahivatalokéhoz hasonló alakú és rendszerű bélyegzőket használtak. 1890-től a mozgópostákat a kincstári postahivatalokhoz hasonlóan Kr8n, Kr9 és Kr8 rendszerű (H, K és N típuscsoport), tehát óra- és napszakjelzéses, a kalauzpostákat pedig 1892-től a kisebb postamesterségekhez hasonlóan B1 rendszerű, napszakjeles (J típuscsoport) bélyegzőkkel szerelik fel. A kalauzpostáknál az 1912-es év hoz ismét változást. Részükre ekkor rendszeresítik a Kr6 rendszerű, órajelzés nélküli (L típuscsoport) hk-bélyegzőket, melyeket a kis postamesterségek bélyegzőinél 1927-ben kialakított változata (O típuscsoport) és 1938-tól, most már mint altiszti mp-knál a Kr5 rendszerűek (R típuscsoport) követnek. A mp-k 1936. évi átszervezésekor a tiszti mp-k bélyegzőinél is meg-

szüntetik az órajelzést. Ezeket most olyan bélyegzőkkel látják el, melyek mind az indítás, mind az érkezés keletét feltüntetik. Az érkezés keleté az ekkor szokásos hat keréken nyert elhelyezést. Ezt megelőzi az érkezési kelet hónap- és napjelzése. Az indítási kelet és az évszám közé szöveghatároló jelzést, hatágú csillagot vésték (502. ábra). Így az eddigi 6 kereket és láncot 9-re kellett emelni. Ez okozta a bélyegző méretének növelését s hogy ez ne legyen túl nagy, a Krő. rendszerű bélyegzők óta most alkalmaznak ismét római számos hónapjelzést. Ez a mp. bélyegző tehát 9 kerekű, de a Kr9 jelzést mégsem alkalmazhatjuk, mert akkor összetéveszthetnénk az 1899-es, K típuscsoportbeli Kr9 rendszerűvel. Ezért a rendszerjelben a keltezés két részének láncszámait „+„ jellel kapcsolva adjuk meg Kr3+6 alakban. A postahivatalok Kr7 rendszerű bélyegzőinek rendszeresítése alkalmával a tiszti mp. bélyegzők rendszere a kétjegyű évszám bevezetésével is megváltozik, a keltezés második része 6 láncról 5-re csökken; rendszerjele Kr3+5. Összefoglalva a rendszerjel értelmezését, az utolsó például azt jelenti, hogy a Kr5 rendszerű keltezésrészt csillaggal elválasztva három láncon elhelyezett hó- és napjelzés előzi meg.

A mp-k számozása ugyanazon a vasútvonalon hosszú ideig azonos. A MÁV menetrendváltozása még a tárgyéven belül is — nyári-, téli menetrend — a mp-ra is kihat. A menetrendváltozások ugyanis sokszor magukkal vonják a mp. végállomások tartós vagy ideiglenes megváltozását. A kezdő állomások ritkábban változnak. Minden ilyen esetben új bélyegzőt kellett készíttetni, mert mind az M, mind a T járatban legalább az egyik helynév megváltozott. Ez volt egyik indítóoka a 223.000/3. sz. rendelet kiadásának (PRT. 1943. VII. 9-i 35. szám), mellyel gyökeresen megváltoztatták a mp. bélyegzők szövegét. A külföldre közlekedő mp-kon kívül eltörölték a kezdő és végállomás helynevének feltüntetését. E helyett 1943-tól 1946-ig „M. Kir. Mozgóposta”, 1947-ben „Magyar Mozgóposta” és 1948-ban „Mozgóposta” szöveg került. A mp. szám az eddigi helyén maradt. A mp-k hk-bélyegzői így szám- és keletbélyegzőkre változtak, melyeket szk-val jelölünk. A tiszti és altiszti mp-k bélyegzői közötti különbség azonban továbbra is megmaradt. Ennek az új rendszernek további előnye, hogy a mp-ánként eddigi két hk-bélyegző helyett elégséges volt egy szk-bélyegző beszerzése. Ezt úgy oldották meg, hogy a keltezésbe beépítették a változtatható útirányjelzést. A tiszti mp-k eddigi Kr3 -t- 5 rendszerű bélyegzőinél a szöveghatároló jel helyére egy új láncot fűztek be és erre vésték az útirányjelet, az M és T betűt. Így ezek ismét 9 kerekűekké váltak. Az útirányjelet U-val jelölve, ennek rendszerjelét Kr3+U+5 alakban írhatjuk fel. Az altiszti mp-k szk-bélyegzőit hasonlóképp alakították ki az eddigi Kr5 rendszerű, R típuscsoportbeli bélyegzőkből úgy, hogy az útirány jel láncát a keltezés elé fűzték be. Ezek rendszer jele tehát Kr-U+5.

A fődíszítőelemek alkalmazása és elmaradása, az ellenőrzőbetűk, a megkülönböztető jelzések, valamint a díszítőelemek használata megegyezik az azonos gyártási időszakbeli postahivatali hk-bélyegzőkével.

Ugyanez vonatkozik az 1918-1919-ben és 1946-1947-ben végrehajtott átalakításokra is, amikor még a használatban álló bélyegzőkből a koronát, a „Kir.” vagy „M. Kir.” rövidítést kivésték.

A mp-k h-, hk- és szk-bélyegzőit használatuk szerint — hasonlóan a postahivatalokéhoz - állandó jellegű-, pót és kisegítő bélyegzőknek nevezzük.

a) A mozgó- és kalauzposták állandó jellegű h- és hk-bélyegzői

A típuscsoport képzést a postahivatalok típuscsoportjaira alapozzuk. Az azokkal alakban és rendszerben megegyezőket ugyanazokkal a nagybetűkkel jelöljük. Az eltérőket, amennyiben a típuscsoport meghatározó elemek megegyeznek a hivatali bélyegzőkével s csak összetételükben térnek el, az azoknak megfelelő két nagybetű kombinációjával adjuk meg. Ha azonban a típuscsoport meghatározó elemek is változnak, akkor a még fel nem használt nagybetűkkel új típuscsoport jelzést alkalmazunk.

A szk-bélyegzők típuscsoportjainál az Mp. postahely jelzés helyett Mps-t használunk, amivel külön is kifejezzük, hogy ezek csak számozott bélyegzők. Típuscsoportok:

Mp-hA. Típuscsoport. 1863-1868. Sorbélyegző (461. ábra). Szövegelrendezés két sorban, az osztrák gyártmányúaknál német, a Pesten készülteknél magyar nyelven, „1. sz. M. K. MOZGÓ/POSTA-HIVATAL”.

Készült 4 darab bélyegző. Az első „10” (1863), az utolsó „2” (1868. II. 1.).

Mp-hD. Típuscsoport. 1869-1871. Egygyűrűs, kettős keretvonalú fabélyegzők (462. ábra). „MOZGÓ POSTA/Helynevek” osztott szövegelrendezéssel. Szöveghatárolójel pontpár. A belső körben a mp. száma antikva típusú arab számokkal. Méretük 25 milliméter.

Készült 8 darab bélyegző. Az első Mp. Pest-Bazias 3 (1868. II. 10.), az utolsó Mp. Pest-Kassa 10 (1871. I. 5.).

Mp-AJ. Típuscsoport. 1873. B1 rendszerű sorbélyegzők (463. ábra), háromsoros, „Helynevek (keltezés) 19. SZ. MOZÓG-POSTA” szövegelrendezéssel. Méret 40x23 milliméter. Keltezés kétjegyű évszámmal, betűvel rövidített hónapjellel és arab számos napjelzéssel. A véset és kelet betűtípusa groteszk, a hónapjeleké antikva. Ezzel a bélyegzőfajtával hosszú időre megszűnt a mp. jelzésnek a szövegben való feltüntetése.

Készült 2 darab bélyegző, Mp. Baziás-Budapest 19 és Budapest-Baziás 19 (1873. IV. 8.).

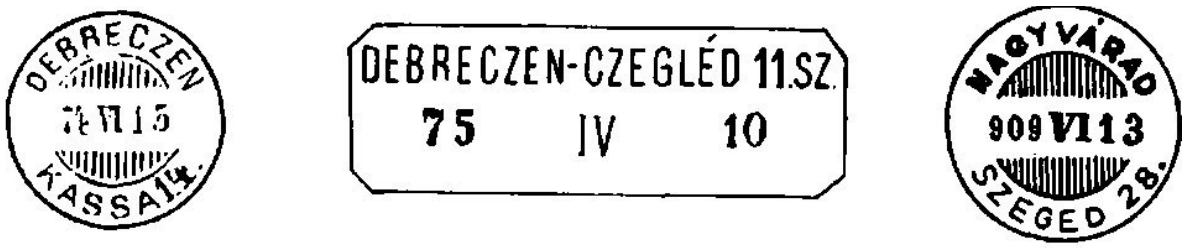
Mp-BJ. Típuscsoport. 1873-1875. B1 rendszerű, fekvő téglalapalakú, vágottsarkú hk-bélyegzők (465. ábra). Kétsoros „Helynevek mp. szám/keltezés” szövegelrendezéssel. A kétjegyű év- és a napjelzés arab, a hó jelzés római számokkal. Méret 50-55x17 milliméter.

Készült 20 darab bélyegző, az első Budapest— Arad 5 (1873. XII. 10), az utolsó Zimony — Budapest 18 (1875. IV. 15.).



461−463. ábra

Mp-G. Típuscsoport. 1874-1884. Krö5 rendszerű félpántos körbélyegzők (464. ábra). Az első mp. típuscsoport, melynek bélyegzői mind alakban, mind rendszerben megegyeznek a postahivatalok hasonló, korabeli hk-bélyegzőivel. A gyártási időszakban kizárólag Krö5 rendszerben készültek. A századforduló után még használatban állókat, tekintettel a háromjegyű évszámra, Krö6 rendszerűre (466. ábra) alakították át. A keltezésben a hónapjel általában római számmal, kivételesen három betűvel rövidítve is előfordul (467. ábra). Helynevek osztott szöveggel a felső és alsó gyűrűrészben. Mp. szám mindig az alsó helynév után. Betűtípus groteszk, a mp. szám antikva. Méretlépcső 22 - 24 milliméter.



464—466. ábra



467—469. ábra



470—472. ábra

Készült 48 darab bélyegző, melyből 1900-ban 7 darabot alakítottak át Krö6 rendszerűre. Az első Budapest - Pragerhof 7 (1874. III. 17.). Az utolsót még nem sikerült megállapítanunk. Az előfordulható bélyegzések száma az átalakítottakéval együtt 55 féle.

Mp-F. Típuscsoport. 1884-1892. B3 rendszerű, egykörös hk-bélyegzők (468. ábra). Az őskerékrendszerű bélyegzők gyártásának elejtése szükségszerűen magával hozta a mp. bélyegzők újbóli megváltoztatását. Ettől az időponttól kezdve a mp. bélyegzők alakja és rendszere, a már kifejtett rendszerváltoztatások figyelembevételével, megegyezik az azonos gyártási időszakbeli hk-bélyegzőkkel. Természetes, hogy az F típuscsoportbeli B3 rendszerű bélyegzőknek a mp-k részére való rendszeresítése magával vonta e bélyegzők méretlépcsőjének tetemes növelését. Ezek méretlépcsője 30-32 milliméter.

A szövegben a helyneveket kötőjellel kapcsolják. Az ekkor még külön szóban írt helyneveknél ezen kívül azok kötőjeleit is megtaláljuk. A szövegelrendezés „HELYNEVEK/Mp. szám", vagy „HELYNÉV/HELYNÉV mp. szám". A számot mindig „sz"-szel rövidítik,, ez kivételesen el is maradhat (472 ábra). A szöveg betű- és számtípusa groteszk, a mp. számnál ritkán antikva (472. ábra). Az első bélyegzők szöveghatároló jel nélkül készültek, de az osztott elrendezés miatt hamarosan rátértek ezek alkalmazására. A szöveghatárolójel hatágú — (469. ábra), nyolcágú csillag— (471. ábra), máltai kereszt— (479. ábra) vagy egyszerű pontpár (472. ábra).

A B3 rendszerű keltezésben, a gyártási időszaknak megfelelően a hónapjel mindig három betűvel rövidítve. Sor választó vonal nincs. A századfordulókor még használatban állókat háromjegyű évszámra alakították át, tehát ezek B3/3 rendszerűek lehetnek.

A H típuscsoport rendszeresítésétől kezdve, 1890-től az F csoportbeliek csak kalauzposták részére készülnek, de 1892-ben végleg átadják helyüket a J típuscsoportbeli bélyegzőknek. Kideríthetetlen okból azonban 1926-ban még készül egy mp. részére mind az M, mind a T útirányhoz egy-egy B3 rendszerű bélyegző.

A gyártott bélyegzők valószínűsített száma 288 darab. Az elsőt még nem tudtuk megállapítani, az utolsó Zalaegerszeg—Sárvár 112 (1926. III. 15.). A lehetséges bélyegzések száma az átalakítottakéval együtt mintegy 320 féle.

Mp-H. Típuscsoport. 1890-1899. Kr8 rendszerű, teljes harántpántos körbélyegzők. A tiszti mp-k részére készültek. A fődíszítőelemek alkalmazása szerint három alcsoportjukat ismerjük.

Mp-Hz. Alcsoport. 1890-1891. Korona és vonalkázás nélküli hk-bélyegzők (473. ábra). Helynevek osztott elrendezésben a felső és alsó félgyűrűben. Mp. szám a felső, az „sz" rövidítés az alsó körszeletben.



473−475. ábra

Mp-Hx. Alcsoport. 1891-1892. Korona nélküli vonalkázott hk-bélyegzők. Helynevek osztott elrendezésben a felső és alsó félgyűrűben. Mp. szám „ rövidítés az alsó helynév után. Ennél az alcsoportnál alkalmaznak először ellenőrzőbetűt, melynek helye az alsó körszeletben (474. ábra).

Mp-Hy. Alcsoport. 1892-1899. Koronás, vonalkázott hk-bélyegzők. Kétféle szövegelrendezéssel készültek. Az ellenőrzőbetű nélküliek „Helynév/ Helynév" a félgyűrűkben, mp. szám az alsó körszeletben (477. ábra). Ezeknél az „sz" rövidítés elmarad. Az ellenőrzőbetűsöknél „Helynevek" a felső, mp. szám és „sz" rövidítés az alsó félgyűrűben, ellenőrzőbetű az alsó körszeletben (475. ábra).

Mindhárom alcsoport 1900 után is használt bélyegzőit Kr9 rendszerűre alakították át (474., 476. és 477. ábra), így ezek bélyegzései a K típuscsoportba tartoznak.



476–478. Ábra

Készült a z. alcsoportban 38, az x-ben 12, az y-ban 56, összesen 106 darab bélyegző. Az első Szeged-Eszék 162 (1890. IX. 17.), az utolsó Arad-Brád 69 (1898. XI. 15.).

Mp-J. Típuscsoport. 1892-1926. B1 rendszerű, koronás, vonalkázott, pántos körbélyegzők a kalauzposták részére. A gyártási időszak első részében, 1899-ig a II. alakfajtával készültek (478. ábra). A századforduló után még használatban állókat háromjegyű évszámokra alakították át, így ezek mind B1/2 és B1/3 rendszerűek.

Szövegelrendezés mindig osztott „HELYNEVEK/Mp. szám és sz" rövidítés alakban, ez utóbbi 1897 után elmarad (479. ábra). Szöveghatárolójelet ritkán



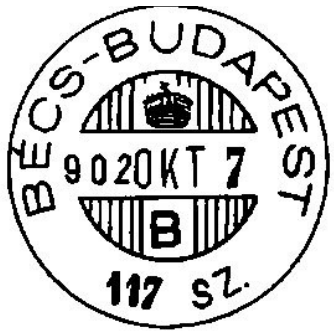
479–481. ábra

alkalmaznak, ha van, az rendszerint a máltai keresztpár (478. ábra). Ellenőrzőbetű rendszerint az alsó gyűrűrészben az „sz” rövidítés után (480. ábra), ha az nincs, az mp. szám után (481. ábra.) Kivételesen az alsó körszeletbe is kerülhet, a napszakjelzés helyére, ami ilyenkor természetesen elmarad (482. ábra). Méretlépcső 29,5-32 milliméter.

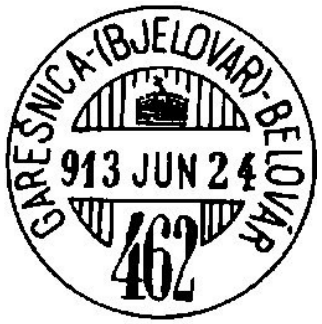
A Kr6 rendszerű, L típuscsoportbeli bélyegzők rendszeresítése után, 1912-ben a B1 rendszerűek gyártását be kellett volna szüntetni. Ennek ellenére, ha nem is nagy számban, de egészen 1926-ig készültek ilyen mp. bélyegzők. Ezek alakfajtája most már megegyezik az 1912-es Kr6 rendszerű mp. bélyegzőkével, tehát V-ös. A helynevek folytatólagosan vésettek, mp. szám mindig a függőleges pántban (483. ábra).

A horvátországi mp-k közül azoknál, ahol valamelyik helynévnek magyar és horvát neve is van, a horvát nevet zárójelben tüntetik fel (484. ábra).

Ellenőrzőbetű kizárólag párban készül és azt az mp. számtól kétoldalt a gyűrű alsó részében helyezik el (485. ábra). Díszítést sohasem alkalmaznak. Méretlépcső 31-32 milliméter.







482—484. ábra







485—487. ábra

A valószínűsítettekkel együtt 252 darab bélyegző készült. Az elsőt még nem tudtuk megállapítani, az utolsó Barcs—Siklós 154 (1926. VIII. 15.). Az ismert bélyegzések száma, az átalakítottakéval együtt mintegy 350 féle.

Mp-K. Típuscsoport. 1899-1926. Kr9 rendszerű, koronás, vonalkázott pántos körbélyegzők (486. ábra). A H típuscsoport bélyegzőiből fejlesztették ki, a harmadik évszámlánc befűzésével. A H típuscsoport Kr9 rendszerűre átalakított bélyegzőivel együtt három alcsoportot különböztetünk meg.

Mp-Kz. Alcsoport. (476. ábra). A Hz alcsoport átalakított bélyegzői.

Mp-Kx. Alcsoport. (474. ábra). A Hx alcsoport átalakított bélyegzői.

Mp-Ky. Alcsoport. (477. ábra). Részben a Hy alcsoport átalakított bélyegzői, részben új bélyegzők. Ez utóbbiaknál azonban megváltozott az alakfajta. A számozott postahivatalok részére rendszeresített IV. alakfajtát 1899-től a mp. bélyegzők gyártásához is átvették. (487. ábra). Helynevek mindig a felső gyűrűben, mp. szám a függőleges pántban. Ellenőrzőbetűt párosan vésik, a mp. számtól kétoldalt (488. ábra).

Az L típuscsoportnál láthatjuk, hogy azokat mind a mozgó-, mind a kalauzposták részére azonos kivitelben rendszeresítették. Ennek következtében a K típuscsoportba tartozó bélyegzők gyártását 1912-ben be is szüntették. A postahivatalok Kr9 rendszerű bélyegzőit 1921-ben felváltották az M típuscsoportbeli Kr8 rendszerűek. Így annál inkább is érthetetlen és nagyon érdekes, hogy 1925 és 1926-ban még 26 darab Kr9 rendszerű bélyegzőt gyártottak a mp-k részére. Ezzel szemben M típuscsoportbeli Kr8 rendszerű mp. bélyegzőt nem gyártottak.

A készített bélyegzők száma az átalakítottakkal együtt 210 darab. Az elsőt még nem sikerült megállapítani, az utolsó Baja—Csikéria 230 (1926. VIII. 15.).

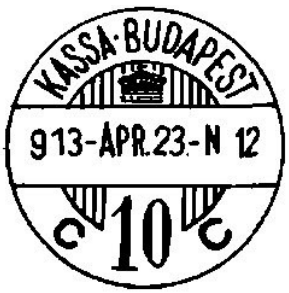
Mp-L. Típuscsoport. 1912-1927. Kr6 rendszerű, vonalkázott kétpántos körbélyegzők (489. ábra). A hk-bélyegzők egységes alakját, rendszerét és szövegét a 17.706/v. sz. rendelettel (PTRT. 1911. X. 5-i 45. szám) újra szabályozták. Ugyanez a rendelet közli a mozgó- és kalauzposták részére az óra és napszakjelzés nélküli, tehát Kr6 rendszerű, egységes alakú, kétpántos bélyegzők rendszeresítését. Ettől kezdve a mp. hk-bélyegzők előírt alakja csak a kisebb számozott postahivatalok részére gyártott, B1 rendszerű bélyegzőknél használt V-ös alakfajta.

A korona használata vagy elmaradása szerint két alcsoportjukat ismerjük.

Mp-Ly. Alcsoport. 1912-1918. és 1920-1927. Koronadíszítéssel. A helynevek vésete folytatólagos elrendezésű, groteszk betűkkel a gyűrű felső részében. Hosszú helyneveknél sokszor a gyűrűnek a harántpánt alatti részében kezdődik. A mp. szám mindig antikva számokkal a függőleges pántban. Díszítést a gyártási idő első szakaszában nem alkalmaznak. A második időszakban néha előfordul a postahivatali hk-bélyegzőknél jól ismert fekvő „S" alakú stilizált díszítés, a mp. számtól kétoldalt elhelyezve (490. ábra). Ellenőrzőbetű a szokásos helyen (491. ábra).

A „nincs rendelet kivétel nélkül" módosított mondás, úgy látszik az mp. bélyegzőkre is vonatkozik. A szabványosított alak ellenére készült 2 darab bélyegző a IV. (492. ábra) és 6 darab a III. (493. ábra) alakfajtával. Ez utóbbiak annál is inkább érdekesek, mert az 1892-1912 között gyártott MP—J típuscsoportbeli bélyegzők alakjával egyeznek meg A szöveghatároló jel is az akkori máltai keresztpár. A mp. szám típusa pedig groteszk. Szándékosan hagytuk a típuscsoport ismertetésének a végére a két legeltérőbb módon készült bélyegzőt. Már említettük, hogy 1873 óta nem tüntetik fel a bélyegzőkön a mp. jelzést. Az első világháború végén és közvetlenül utána készült azonban két-két olyan mp. bélyegző, ahol a helyneveken kívül, mint mp. jelzést „KALAUZPOSTA" szöveget is alkalmaztak. Az egyiknek még az alakja

is eltérő, mert a III. alakfajtával (494. ábra) készült, a másik legalább a rendszeresített alakkal megegyezik (495. ábra). Keletkezésüket valószínűleg félreértésnek köszönhetik. Ugyanis 1912 előtt a bélyegzőrendeléseken feltüntették, hogy az mozgó-, illetve kalauzposták részére készül-e. A gyárban ebből tudták, hogy Kr9 vagy B1 rendszerű bélyegzőt kell készíteniük. A Kr6 rendszerűek







488 – 490. ábra







491 – 493. ábra







494–496. ábra

rendszeresítése után már nem volt szükség ilyen megkülönböztetésre, mert a bélyegzők egységesek voltak. A kérdéses két alkalommal, 6, illetve 9 évvel később, 1918 és 1921-ben minden bizonnyal ilyen említett régi szövegű megrendelést adhattak fel. A gyárban viszont ez a megkülönböztetési mód már feledésbe ment s ezért a rendelésben szereplő szöveg szerint gyártották ezeket a bélyegzőket s így vésték rá a „Kalauzposta” szövegrészt is.

Az alcsoportban a horvátországiakkal együtt készült 352 darab bélyegző. Az első Jutas-Újdombóvár 226 A (1912. V. 17.), az utolsó Baja-Újdombóvár 43 (1927. VILI. 10.).

Mp-Lx. Alcsoport. 1919-1920. Az Ly alcsoporttal megegyező bélyegzők, de korona nélkül készültek. Így a felső körszelet teljes egészében vonalkázott. (496. ábra).

A Rácz-Rónay-féle adatok ellenőrzésére már felhívtuk a figyelmet. Itt is rá kell mutatnunk, hogy a forradalmi idők bélyegzéseinél az általa felsorolt 8 darab Kr6 rendszerű mp. bélyegző közül a tanácsköztársaság alatt egy sem készült, a Köztársaság idejében pedig mindössze 2 darab, amit viszont Rácz-Rónay nem ismertetett. Így a forradalmi idők bélyegzéseit gyűjtők csak ezt a két darabot — (Budapest-Pragerhof 8 E) — vehetik fel gyűjteményükbe. A felsorolásban szereplők közül 4 darab 1920 februárjában, tehát jóval a tanácsköztársaság megbuktatása után készült és került használatba. Az általa még felsorolt további 4 darab, a gyári lenyomatok szerint lehet, hogy korona nélkül készült, de a március végi szállítás miatt az Anyagszertár már így nem vette át, hanem azokat a korona utólagos bevésésére visszaadta; ezt a postai próbabélyegzések is igazolják, mert ezek ott csak koronával szerepelnek. Ezek a bélyegzők tehát korona nélkül használatba nem is kerülhettek.

Készült 6 darab bélyegző. Az első Budapest - Pragerhof 8 E (1919. I. 10.), az utolsó Komárom-Székesfehérvár 79 A (1920. II. 27.).

Mp-N. Típuscsoport. 1931-1933. Kr8 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli, pántos körbélyegzők (497. ábra). Amikor 1927-ben a postahivatalok







497–499. ábra

részére rendszeresítik a kis alakú, Kr8 rendszerű, N típuscsoportbeli hk-bélyegzőket, azokat a tiszti mp-k részére is előírják. Az előírás azonban csak a gyártásra és nem a használatbavételre vonatkozott. Így több mint négy év telt el, amíg ilyen bélyegzőigény lépett fel és ezért került csak sor 1931-ben az első ilyen gyártására. Kétféle alakfajtával készült. A gyakoribb az V-ös alakfajta. A koronán kívül díszítés nincs. Ellenőrzőbetű elhelyezése a szokásos módon. Méretlépcső 27-28 milliméter. Ritkábban használják az l-es alakfajtát (497. ábra). Helynevek osztott elrendezésben a felső és alsó félgyűrűben. Mp. szám mindig az alsó körszeletben. Méret 23 milliméter.

Készült 7 darab bélyegző. Az első Kisújszállás-Kistereny 78 (1931. IL 10.), utolsó Budapest-Lökösháza 5 A (1933. IX. 21.).

Mp-O. Típuscsoport. 1927-1938. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli, kétpántos körbélyegzők (498. ábra). Az N típuscsoportbeli bélyegzők-

kel egyidejűleg rendszeresítik az altiszti mp-k részére. Szabványos alakfajtája a IV-es. Méretlépcső 23-27 milliméter. Az ellenőrzőbetű nélküliek rendszerint díszítés nélkül készülnek. A gyártási időszak elején néha még felbukkan a fekvő „S” alakú (499. ábra) és később a mp. bélyegzőknél kivételes hatágú csillagpár díszítés is (500. ábra). A maga nemében egyedülálló az ellenőrzőbetűs bélyegzőknél a pontpár alkalmazása. Ebben a csoportban is találkozunk egy különlegességgel. Ismét készült egy darab kalauzposta bélyegző (501. ábra), holott ebben az időben az elnevezés már megszűnt s helyét az altiszti mp. foglalta el. Az alak is eltérő, mert az V-ös alakfajtával készült. A mp. jelzést „K. POSTA” alakban rövidítették. Azt a feltevést, hogy ez is tévedés következtében jött létre, az a körülmény is alátámasztja, hogy az M útirány részére 2 évvel előbb készített bélyegző szabályos kivitelű.

Készült 182 darab bélyegző. Az első Debrecen - Tiszalök 117 (1927. IX. 2.), az utolsó ÚjDombóvár-Komló 208 (1937. IX. 18.).

Mp-S. Típuscsoport. 1937-1938. Ki-3+6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli teljes harántpántos (I. alakfajta) körbélyegzők (502. ábra). A mp-k 1936. évi átszervezésekor rendszeresítették a tiszti mp-k részére. Ezeknek



500−502. ábra

nemcsak gyártása, de használata is kötelező volt. Ahogy az új bélyegzők elkészültek, a tiszti mp-k régi bélyegzőit mind bevonták. Helynevek osztott elrendezéssel, mp szám az alsó helynév után. Betűtípus groteszk, mp. szám mindig antikva típusú. Egy bélyegző kivételével mind ellenőrzőbetűvel készült, helye mindig az alsó körszeletben. A bélyegzők mérete 30 milliméter. A mp. bélyegzők változatos típuscsoportjai között ez az első olyan csoport, ahol kivétel nélkül előírásos, tehát egyforma bélyegzőket gyártottak.

Készült 41 darab bélyegző, az első Budapest-Decebal 5 A (1937. VIII. 19.), az utolsó. Baja-Újdombóvár 43 A (1938. I. 22.).

Mp-T. Típuscsoport. 1938-1943. Kr3+5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli hk-bélyegzők (503. ábra). A rendszerváltozástól eltekintve mindenben megegyeznek az S típuscsoport bélyegzőivel. A Kárpátaljára közlekedő mp-k ottani végállomásának neve kétnyelvű, a rutén név cirill betűkkel (504. ábra).

Készült 52 darab bélyegző. Az első Budapest-Kassa 9 A (1939. II. 27.), az utolsó Nagykanizsa—Budapest 29 (1943. VI. 23.).

Mp-Ry. Típuscsoport. 1938-1943. Kr5 rendszerű, koronás vonalkázás nélküli kétpántos körbélyegzők, az altiszti mp-k részére (505. ábra). A rend-

szer változástól eltekintve az O típuscsoporttal teljesen megegyező bélyegzők. Méret 25 milliméter. A Kárpátaljára közlekedők bélyegzői a T típuscsoporthoz hasonlóan kétnyelvűek (506. ábra). Rendszerint ellenőrzőbetű nélküliek, ha mégis van, úgy helye szabványos.



503−505. ábra

Készült 323 darab bélyegző. Az első Komárom—Székesfehérvár 80 (1938. IV. 1.), az utolsó Budapest-Curtici 66 C (1943. X. 20.).

Mp—Rx. Típuscsoport. 1947-től. Kr5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli kétpántos körbélyegzők (507. ábra). A számbélyegzők rendszeresítése



506-508. ábra

után a külföldre közlekedő mp-k részére gyártott hk-bélyegzők. Elrendezésük különben megegyezik az Ry típuscsoport bélyegzőivel. Jellegzetes háború utáni tünetük a felületes vésés. Például az ábrán bemutatott bélyegzés bélyegzőjéről lemaradt a függőleges pánt két függőleges osztóvonala.

Készült 6 darab bélyegző. Az első Curtici-Budapest 66 Aa (1947.1. 23.).

Mp-Xx. Típuscsoport. 1947-től. Kr-U+5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli kétpántos körbélyegzők (508. ábra), V-ös alakfajtával. Belföldi viszonylatban a szk-bélyegzők rendszeresítése, feleslegessé tette a hk-bélyegzőket. A második világháború után mégis készültek ilyen bélyegzők, betetőzésül útirányjelzéssel, ami pedig csak a szk-bélyegzőknél használatos.

Készült 2 darab bélyegző. Az első Kecskemét - Tiszaug 302 (1947. X. 18.).

A mp. hk-bélyegzők ezzel a típuscsoporttal befejeződnek. A mp. szám- és keletbélyegzőket az Mps jelzésű típuscsoportokban ismertetjük.

Mps-Xy. Típuscsoport. 1943-1944. Kr-U+5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli szk-bélyegzők (509. ábra). Alakfajta V. Mp. jelzés a felső fél-

gyűrűben „M. KIR. MOZGÓPOSTA.” A koronán kívül a bélyegzőkön díszítés nincs. A mp. szám és az esetleges ellenőrzőbetű elhelyezése a szokásos helyeken. Az altiszti mp-k részére készült. Ezzel és a következő V típuscsoporttal ismét megszűntek azok a csoportok, melyeket egységes kivitelben gyártottak. A bélyegzők mérete 26 milliméter.



509-511. ábra

A háborúban el nem pusztult bélyegzőkből 1946-ban a koronát és a „Kir.” rövidítést, az 1947-es kivéséseknél az „M” rövidítést (magyar) is sok bélyegzőből (510. ábra) eltávolították. Néha azt az eljárást is alkalmazták, hogy a kivésett „Kir.” helyére, az „M”-et kiegészítették „MAGY”-ra (511. ábra).

Készült 269 darab bélyegző. Az első M. Kir. Mozgóposta 1 A (1943. X. 12.), az utolsó M. Kir. Mozgóposta 290 (1944. V. 17.). Az átalakítottakéval együtt 402 féle bélyegzést ismerünk.

Mps-Vy. Típuscsoport. 1944. Kr 3+U+5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli szk-bélyegzők (512. ábra). Alakfajta V., méretük 30 milliméter. Szövegelrendezés és egyéb jelölések, beleértve a háború utáni kivéséseket is (513. ábra), megegyeznek az Xy típuscsoporttal. A tiszti mp-k részére gyártották.



512−514. ábra

Készült 17 darab bélyegző. Az első M. Kir. Mozgóposta 15 C (1944. V. 20.), az utolsó M. Kir. Mozgóposta 1A (1944. V. 25.). Az ismert bélyegzések száma az átvésettekével együtt 21 féle.

Mps—Rx. Típuscsoport. 1945-1947. Kr5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli szk-bélyegzők. Alakfajta II. Mp. jelzés a felső gyűrűrészben. Ha ellenőrzőbetűt alkalmaznak, azt az alsó körszeletbe vésik. Kivételesen az V. alakfajta is előfordul.

Készült 14 darab bélyegző. Az első Magyar Mozgóposta 210 (1945. XI. 9.), az utolsó Magyar Mozgóposta 458 (1947.1. 23.).

Mps-Xx. Típuscsoport. 1945-től. Kr—U+5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli szk-bélyegzők. A legkülönbözőbb alakfajtákkal és szöveggel



515–517. ábra

készültek, sőt még készülnek ma is. Első megjelenési formájuk 1945-ben a mp. bélyegzőknél eddig nem használt VI. alakfajta, mp. jelzés „MAGYAR MOZGÓPOSTA”. Ezt követte 1947-ben a II. (514. ábra) és az V. (515. ábra), valamint 1954-ben a III. alakfajta (522. ábra). Mp. jelzés mint előbb. Ellenőrzőbetűk, ha vannak, a szokásos helyen (515. ábra). Készültek olyanok is, ahol a hónapjelzést az 1937 óta nem használt betűrövidítéssel vésték (516. ábra). Sok bélyegző keltezési sorrendje is megváltozott, az útirányjelzést nem a keltezés előtt, hanem azt követően helyezték el (517. ábra). Ezek rendszer jele tehát Kr5+U. A Mp. jelzést sokszor „M.MOZGÓPOSTA” alakban is vésik (518. ábra). Az V. alakfajta 1948-tól „MOZGÓPOSTA” mp. jelzéssel készül, díszítés nélkül (519. ábra), fekvő „S” díszítéssel (520. ábra), valamint ellenőrzőbetűvel (521. ábra). Itt is előfordul a Kr5+Ü rendszer használata 519. ábra).



518–520. ábra



518–520. ábra

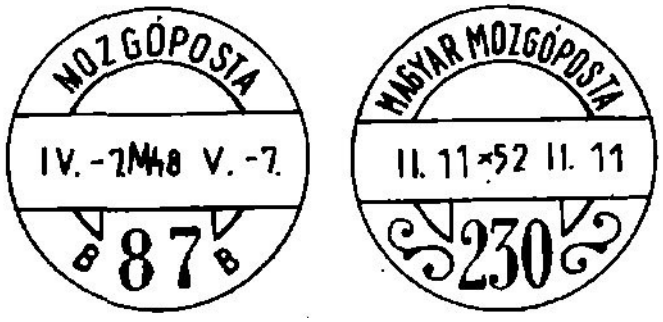
(1954-ben felbukkan végre a II. alakfajta is (523. ábra). Végül a sort 1961-ben ismét a VI. alakfajta zárja le „MOZGÓPOSTA” mp. jelzéssel (524. ábra). A változatos alakfajtáknak megfelelően a méretlépcső is tágul 24-28 milliméteres határokra.

Készült — 1963 végéig — 89 darab bélyegző. Az első Magyar Mozgóposta. 214 (1945. X. 24.).

Mps-Vx. Típuscsoport. 1945-től. Kr 3+U+5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli szk-bélyegzők. Alakfajta IV. (525. ábra). Mp. jelzés a felső félgyűrűben „MAGYAR MOZGÓPOSTA”, 1948-tól „MOZGÓPOSTA” szöveggel is készül (527. ábra). A mp. számtól kétoldalt vonalas díszítés (525. ábra) vagy ellenőrzőbetű (526. ábra). Méretlépcső 27-30 milliméter.



524—526. ábra



527—528. ábra

Készült 43 darab. Az első Magyar Mozgóposta 58 (1945. XI. 16.).

Mps-Tx. Típuscsoport. 1952. Kr3+5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli szk-bélyegzők. Alakfajta II. (528. ábra). A szk-bélyegzők egyik fontos kelléke, az útirányjelzés elmaradt, helyét csillaggal pótolták. Mindig fekvő „S” alakú díszítéssel.

Készült 2 darab bélyegző. Az első Magyar Mozgóposta 230 (1952. H. 11).

b) A mozgóposták pótbélyegzői (Mp. Pt.)

Az állandó jellegű, helyhez kötött postahivatalok részére az 1925-ben rendszeresített pótbélyegzők használatát hasonló okok következtében és ugyanolyan rendeltetéssel 1937-ben a mp-kra is kiterjesztették. A tiszti mp-k

S típuscsoportbeli hk-bélyegzőihez hasonló kivitelben és rendszerben készültek azzal a változtatással, hogy az első három láncra az indítási kelet helyett a mp. száma került. Így a mp-k abba a helyzetbe kerültek, hogy nem kellett az mp. nevét és számát a bélyegzések mellé feljegyezniük, mint ahogy az a helyhez kötött postaszerveknél előírás volt. Minden lánc 11 szemből állt. Az első lánc szemeire egy kötőjelet és szemenként egy-egy számjegyet véstek 1-9-ig. A másodikra a kötőjeles szem utánira nulla került és így következett a 9 számjegy. A harmadikra pedig nullát és 9 számjegyet véstek. Így az első és harmadik láncon egy-egy vakszem — jelzés nélküli — is maradt. A negyedik lánc az útirányjelzést tartalmazta. Ezután még annyi lánc következett, amennyire a gyártási időszakban járatos keltezést el" tudták helyezni, tehát 5 vagy 6. Ezek a pótbélyegzők tehát 10, illetve 9 kerekesek. Rendszerjelük így Kr3+U+5 lenne, de azért, hogy ne tévesszük össze a hasonló rendszerjelű mp. hk-bélyegzőkkel, ahol az első 3 jel az indítás keletje, „s"-sel jelöljük azt, hogy itt a 3 első láncon a mp. száma szerepel. Tehát ezek rendszerjele Kr3s+U+6 és Kr3s+U+5.

A postahivatalok pótbélyegzőit számozták. Itt ezt a módszert nem alkalmazhatták, mert a mp. számon kívül még egy szám feltüntetése zavart okozott volna, összekeverhették a mp. és a bélyegzőszámot. Ezért ezeket a bélyegzőket az ABC nagybetűivel jelölték meg. Szándékosan nem neveztük ezeket ellenőrzőbetűknek, — bár alakja és helyük, legalább is gyártásuk kezdetén megegyezik — mert ezeknek nem az egyes munkahelyeknek a megkülönböztetése a rendeltetésük, hanem a használatra kiadott bélyegzők nyilvántartásának megkönnyítése. Ezeket a betűket itt a bélyegző betűjelének nevezzük.

A növekedő pótbélyegzőigény mind több és több bélyegző gyártását tette szükségessé. Így az egy betűvel jelölt sorozat már 1939-ben kimerült. Ekkor tértek rá a kétbetűs jelölésre. A következő sorozatok A-val, majd B-vel kezdődnek, a változó betű a mellé írt kisbetűk, Aa, Ab stb. Az A sorozat első három darabja, az Aa, Ab és Ac, érdekes gyártási hibával, Kr3+5 rendszerrel készült. Kimaradt az útirányjellánc és a mp. hk-bélyegzőknél szokásos hatágú csillag került a mp. szám és az évszám közé. A hibát csak az első használatra való kiadás után vették észre. Amikor az első használó mp-k visszaszolgáltatták ezeket, akkor adták vissza a gyárnak átalakításra. Így ennek a három mp. pótbélyegzőnek Kr3+5 rendszerű bélyegzései a mp. bélyegzések legnagyobb ritkaságai közé tartoznak.

A pótbélyegzőknek 1945. és 1953. évi szétosztásának szabályozása (lásd „A postahivatalok pótbélyegzői" cím alatt) a mp. pótbélyegzők eddigi betűjelét gyökeresen megváltoztatta. Az egyes postaigazgatóságok területén használt mp. pótbélyegzőket igazgatóságonként megállapított nagybetűvel kell jelölni és az egyes betűcsoportoknak ezekkel a betűkkel kell kezdődniük. A kijelölt betűk a budapesti postaigazgatóság részére a „B", a debreceninél a „D"/a miskolcinál az „M", a pécsinél a „P", a soproninál az „S" és a szegedinél a „Z". A fel nem sorolt egybetűs és más betűvel kezdődő bélyegzőket be kellett szolgáltatni. A beszolgáltatott bélyegzőket a budapesti postaigazgatóság részére úgy alakították át, hogy az eddigi betűjeleket kivésték s helyette „Bb"-vel kezdődő sorozatot indítottak az abc változó kisbetűivel, Bba, Bbb stb. A többi postaigazgatóság részére a kijelölt nagybetűkkel és változó kisbetűkkel új bélyegzőket gyártottak, például Sa, Sb stb. (532. ábra). Ez a meg-

oldás 1953-ban oda módosult, hogy az igazgatósági betűjelet a felső körszeletbe helyezik, míg az alsóba két nagybetű került, A A, AB stb., a gyártás sorrendjében (533. ábra). Újabb változást hoz, csak a betűjel elhelyezésében, az 1959-es év, amikor a két nagybetű az alsó gyűrűrészbe kerül. A kettő közül itt is az első az igazgatósági jelzés (535. ábra).

Az eddig említett átalakításokon kívül az 1946-1947-es kivéseseknél meg kell jegyeznünk, hogy a megmaradt pótbélyegzőkből a koronát és a „Királyi” szót is kivésték. Típuscsoportok:

Mp. Pt-Uy. Típuscsoport. 1937. Kr3s+U+6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli szk-bélyegzők (530. ábra). Alakfajta I. A mp. jelzés a félgyűrűkben, osztott elrendezéssel „MAGYAR KIRÁLYI/MOZGÓPOSTA”. Betűjel az alsó körszeletben. Méret 29 milliméter.

Készült 14 darab bélyegző (1937. IV. 19.). Ismert bélyegzések száma a kivésettekkel együtt 17 féle.

Mp. Pt-Vy. Típuscsoport. 1938-1944. Kr3s+U+5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli szk-bélyegzők (529. ábra). A rendszerváltozástól eltekintve megegyezik az Uy típuscsoporttal. Ennek gyártási idejében térnek rá a kettős betűjelre.



529—531. ábra



532—534. ábra

Készült 39 darab bélyegző. Az első P (1939. V. 13.), az utolsó Bv (1943. VI. 7.). A korona és „Királyi” szó kivésésével egyidejűleg, 1946-ban hármas betűjelre 17 darab bélyegzőt alakítottak át, az ismert bélyegzések száma így ezekkel együtt 56 féle.

Mp. Pt-Vx. Típuscsoport. 1946-tól. Kr3s4-U+5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli szk-bélyegzők (531. ábra). A gyártási időszaknak megfelelően sok változtatással készülnek. Alakfajta általában I. (531-534. ábra), 1959-től II. is (535. ábra). Mp. jelzés „MAGYAR MOZGÓPOSTA”, 1946-1947 között

a felső félgyűrűben folytatólagos (531. ábra), 1947-től a két félgyűrűben osztott elrendezésben (532-534. ábra), majd 1959-től „MOZGÓPOSTA” (535. ábra). A keltezés sorrendjében is történt, de célszerűtlensége miatt csak átmeneti változás 1953-ban. Ezek rendszere Kr-U+3s+5, tehát az útirányjelzés előre került, aminek következtében a mp. szám és a kétjegyű évszám egy ötjegyű számot alkot (534. ábra). A legjelentősebb változást 1959-ben hajtják végre, amikor is a Kr3 +U+5 rendszert alkalmazzák, tehát visszatérnek a pótbélyegzőknél nem szokásos keltezés használatára (535. ábra). Ezek bélyegzé-



535. ábra

seiben a mp. számot külön be kell írni. Díszítést éspedig az 1934-es indás díszt, nagyon szép véséssel, az alsó félgyűrűben csak a folytatólagos szövegű bélyegzőknél alkalmaztak.

Készült 16 darab bélyegző 1963 végéig. Az első Da (1946. IV. 16).

c) A mozgóposták kisegítőbélyegzői (Mp-Ks)

A mp. kisegítőbélyegzők, akár csak a postahivatalokéi, gumiból készülnek s a végleges hk-bélyegzők elkészítése után azokat megsemmisítik. Kivételt képeznek a pótbélyegzők kisegítőbélyegzői, melyeket általában tönkrementükig használnak. Az első mp. kisegítőbélyegző használatát 1915-ben rendelték el (PTRT. 1915. évi III. 26-i 35. szám), amikor a Csacza-Trencsénmakó 478 mp. M és T útirányú hk-bélyegzői elvesztek. Az új bélyegzők elkészültéig háromsoros keletnélküli gumibélyegzőket adtak ki kisegítőbélyegzőnek.

A második világháborúnak már tárgyalt és a pótbélyegzőigény megnövekedésében megnyilvánuló hatása alól a mp. pótbélyegzők sem képeztek kivételt. Ennek eredményeként rendeltek római számos sorszámmal ellátott kisegítő pótbélyegzőket. Használatukat 1941-ben beszüntették és a még meglevőket megsemmisítették. E bélyegzők használata elég nehézkes volt, mert a bélyegzés mellé a mp. nevét — például Bu-Kr 305 formában — fel kellett jegyezni. Ezért készítették 1940-től a kisegítőbélyegzőket eleinte a mp. számával, majd helynevekkel együtt. Ezeket a bélyegzőket a véglegesek elkészülte után bevonták és megsemmisítették. Végül megjegyezzük, hogy ha szórványosan is, de előfordult a hivatali pecsétnyomók ki segítőbélyegzőként való használata is. Típuscsoportok:

Mp. Ks-hA. Típuscsoport. 1915. Keletnélküli gumi sorbélyegzők. Szövegelrendezés három sorban „Mp. jelzés/Helynevek/Mp. szám” elrendezéssel. Mp. jelzés „K.P.”, a kalauzposta rövidítése. Használati idejük 3 hét volt.

Készült 2 darab bélyegző. (1915. III. 15.).

Mps. Ks-hE. Típuscsoport. 1938-1941. Kétkeretvonalas, keletnélküli gumi körbélyegzők (536. ábra). Középen a koszorús címer rajzával, köriratban „M. KIR. MOZGÓPOSTA” mp. jelzéssel. A címer alatt a sorszám római számokkal. Szöveghatárolójel hatágú tömör csillagpár. A tönkrementeket azonos sorszámmal, de kereszt alakú szöveghatárolójellel készített bélyegzőkkel pótolták (537. ábra). Készült sorszám és keretvonal nélküli bélyegző is (538. ábra). 1940-ben egyes, még használható bélyegzőből a római számot kimetszették (539. ábra) és az így felszabaduló helyre írták a bélyegzésen a mp. számot.



536 – 538. ábra



539–541. ábra

Méretlépcső, az új bélyegzők bélyegzésein mérve, 29-31 milliméter. A gumibélyegzők már ismertetett, használat közbeni szétterülése miatt élettartamuk végén készült bélyegzések a 35 millimétert is elérik. A bélyegzések színe általában fekete, de gyakori az ibolya festékpárna használata is.

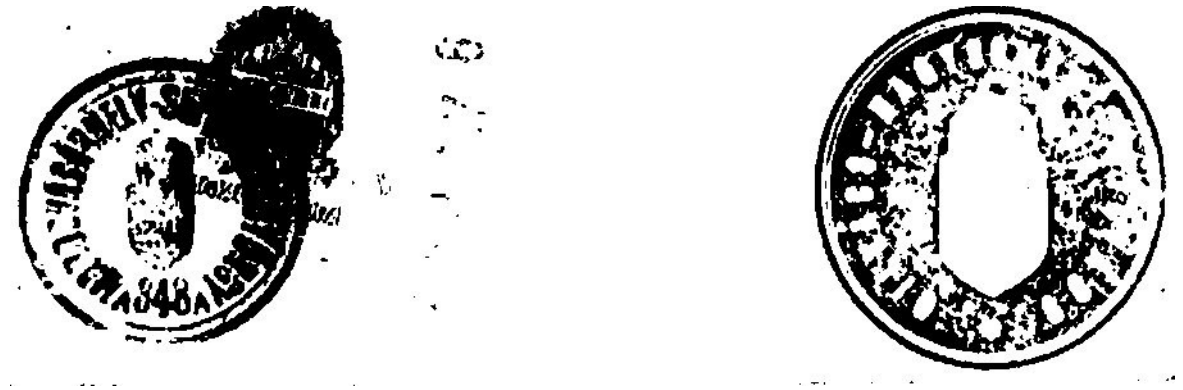
Készült 35 darab bélyegző. Az ismert bélyegzések száma a kimetszettekével és a színesekkel együtt 42 féle.

Mp. Ks-hE. Típuscsoport. 1940. Az előző csoporthoz hasonló kivitelű és elrendezésű h-bélyegző, de koszorú nélküli címerrajzzal (540. ábra). A sorszám helyett a mp. számával készülnek. Majd elmarad a mp. jelzés és helyette a helynevek (541. ábra) kerülnek a bélyegzőkre. Nagyobb mp-k részére több bélyegző is készült, ezek ellenőrzőbetűi párban a mp. szám két oldalára kerülnek (542. ábra).

Készült 12 darab bélyegző.

Mp. Ks-hW. Típuscsoport. Ide soroljuk a mp-k egyéb rendeltetésű bélyegzői közül azokat, melyeket hk-bélyegzők helyett kisegítőbélyegzőként használtak. A postahivatalokéval szemben csak egy alcsoportjukról tudunk.

Mp. Ks-Hip. Alcsoport. 1941-1942. Kisegítőbélyegzőnek használt hivatali pecsétnyomók (543. ábra). A mp-k fém pecsétnyomói sokkal kisebb munkaigényűek, mint a hk-bélyegzők. Így azoknál, mivel nincs bennük keltezés változtatására szolgáló berendezés, jóval előbb elkészülnek. A legtöbb új mp. tehát előbb kapta meg pecsétnyomóját, mint hk-bélyegzőjét. Ez lehetett az oka annak, hogy hivatali pecsétnyomókat is használtak kisegítőbélyegzőként.



542−543. ábra

Az eddig ismert bélyegzések száma 3 féle.

Mozgópostáink részére 1868-tól 1963 végéig 2479 darab bélyegző készült. Az ismert bélyegzések száma, ha a pót- és kisegítőbélyegzéseket bélyegzőnként eggyel számoljuk, 2763 féle.

2. A ZÁRLATSZÁLLÍTÓ EGYÉB MENETEK ÉS BÉLYEGZŐIK

A zárlatszállító egyéb menetek működési körét röviden össze kell foglalnunk, mert bélyegzőhasználatukat ez határozza meg.

A jegyzékelőmenetek közvetlen egyesített zárlatokat, értékzárlatokat, csomagzárlatokat s rendszerint levélzárlatokat is szállítanak, általában postaközeg kíséretében, postakocsiban, a vonatvezető kocsijában vagy a motorvonat fülkéjében és végül közúti gépkocsijáratokkal. A szállított zárlatokat vasúti közeg, rendszerint a vonatvezető is kezelheti. Ezek a vasúti jegyzékelőmenetek. A jegyzékelőmenet kísérője a kezdő- és útközi állomásokon a beérkező zárlatokat és csomagokat a részére megállapított rendeltetési hivatalok szerint szétosztja és jegyzékbe foglalva az útközi hivataloknak leadja. A vasúti jegyzékelőmenet az átadó jegyzékeket címhivatalonként az indító hivataloktól készen kapja, tehát nem jegyzékei. Ha a jegyzékelőmenetek mozgópostakocsiban, postaközeggel közlekednek, a mozgópostákhoz hasonló korlátozott felvételi és leadási szolgálatot is végezhetnek.

A levélzárlat-közvetítőmenet közvetlen levélzárlatot szállít mozgóposta-kocsiban vagy a vonatvezető kocsijában, posta,- esetleg vasúti közeg kíséretével.

A levélleadó menetek, kizárólag Budapestre és a nagyobb vidéki városokba szóló levélpostaküldemények útközi feldolgozását végzik abból a célból, hogy e küldemények útközben a kézbesítésre előkészítve, érkezéskor a kézbesítőnek nyomban kioszthatók legyenek.

A csomagszállítómenetek az olyan vasúti vonalakon, amelyeken a közlekedő mozgóposták a csomagforgalmat egyedül lebonyolítani nem tudják, a csomagszállítást postaközeg jelenlétében, mozgópostakocsikban végzik. Ezek a mozgópostákhoz hasonlóan, korlátozott mértékben levélpostaküldemények és szolgálati csomagok felvételével, leadási szolgálattal és a szükséghez képest az útvonalon vagy annak egy részén levélposta feldolgozással is megbízhatók.

Egyes viszonylatokban vasúti, hajózási vagy a gépkocsivállalatok alkalmazottai végzik a közvetlen zárlatok, esetleg csomagok közvetítését. Ezek a közvetítőmenetek.

A nem mozgópostakocsiban közlekedő jegyzékelőmenet vagy az egyéb menetek, ha azt postaközeg kíséri, bármely útközi állomáson közönséges és express levélküldeményt továbbításra köteles átvenni. Azt lebélyegzi és a legkedvezőbb irányítási lehetőség figyelembevételével átadja valamely mozgópostának vagy postahivatalnak, amelyikkel zárlatot cserél. Ez fontos körülmény! Ebből következik, hogy valamennyi egyéb zárlat-közvetítőmenet bélyegzése előfordulhat bélyeges küldeményen is.

A mozgópostakocsiban közlekedő jegyzékelőmenetek a felvett ajánlott küldeményeket kezelik és azokat a mozgópostáknak, illetve az útközi hivataloknak átadó jegyzékkel zárlaton kívül továbbítják. Tehát ezek a mozgópostákhoz hasonló ajánlási ragjegyeket kapnak. A vasúti kocsiban közlekedő zárlatközvetítő, vagy egyéb meneteket kísérő postaközeg a kézhezvett vagy a pályaudvari levélszekrényekből kikerült ajánlott leveleket kezelés és szerelés nélkül a fent említett postaszervekhez továbbítja. Ezeknek tehát ajánlási ragjegyellátmányuk nincs.

A zárlatszállító egyéb menetek h- vagy hk-bélyegzőt elvileg csak akkor kapnak, ha azokat postaközeg vezeti. A jegyzékelő-, csomagszállító és közvetítőmenetek hivatalos rövidítése a „jm”, „csm” és „km”.

a) A jegyzékelőmenetek állandó jellegű h- és hk-bélyegzői (Jm.) (1910?-től)

A jm-ek megindítására és használt bélyegzőik megállapítására az adatszerzés annál inkább is nehézségbe ütközik, mert bélyegzőikben a jm. menetjelzést először csak 1927-ben tüntetik fel. Ezen túlmenően pedig a mozgóposta jegyzékek a jm-eket csak 1928-tól sorolják fel (PRT. 1928. VI. 23-i 22. szám) éspedig postai vagy vasúti jellegüknek megfelelően jp. és jv. rövidítéssel. Az 1910-es évektől kezdve ezek a mozgóposta jegyzékek azzal a megjegyzéssel végződnek, hogy „A Részletes Vasúti Útmutató cz. menetrendkönyvben az egyes vonatoknál fel van tüntetve, hogy az illető vonat postai szállításra mily módon (mozgó-, kalauz-, csomagszállító-, jegykezelő-, közvetítő-menet) van

(„elhasználva.” Épp ezért minden olyan 1927 előtti bélyegzőt, melyen kezdő és végállomásnév, valamint a mozgópostáknál nem használatos menetjelzés szerepel, vagy ennek elmaradása esetén a bélyegző alakja homlokegyenest eltér a korabeli mozgóposta bélyegzőktől, a jm-ek elődbélyegzőinek tekintjük és bélyegzéseiket a jm. bélyegzések közé soroljuk. E megállapítás alapján ide tartoznak a „Postaközeg” és „Postakalauz” szövegű, valamint az ilyen jelzést nem tartalmazó és 1900 után gyártott szögletes bélyegzők. Az első jm. menetjelzéssel ellátott Kr6 rendszerű, L típuscsoportbeli bélyegző 1927-ben készül el. A mozgóposták 1936. évi átszervezésekor az „A. 7.” jelzésű Mozgóposta Utasítás a jm-ek részére Kr6 rendszerű — O típuscsoportbeli — bélyegzőket rendszeresít, a kezdő- és végállomás nevének térti útirányban fordított sorrendben való feltüntetését és a „j. m.” jelzés használatát írja elő. Mind ezek, mind 1938-tól kezdve ezek utódai, a Kr5 rendszerűek kétféle módon készültek. Éspedig a szabványos Kr6 és Kr5 keltezéssel, illetve a keltezésbe a mozgóposta bélyegzőknél használt útirányjelzéshez hasonlóan beépített járat jelzéssel. Járatjelzésként a 7., illetve 6. láncra négy nagybetű az A, B, C és D került. Menténi szerint ezek ellenőrzőbetűk. Ez azonban nyilvánvalóan tévedés. Az ellenőrző betű rendeltetése az ugyanannál a postahelynél használt több bélyegző megkülönböztetése. Itt pedig jm-enként csak egy bélyegzőről van szó. Ezek rendeltetése egész más volt. Nevezetesen az a körülmény, hogy ha ugyanazon a vonalon több jm. közlekedett, tehát kezdő- és végállomásnevük azonos volt, a megkülönböztetésükre szolgáló jm. szám (ami mindig azonos a vonat menetrendszerinti számával) az akkori bélyegzőkön még nem szerepelt. Így a nagybetűkkel a járat számát az „A” az első, a „B” a második stb. jelölték. Ezt az is alátámasztja, hogy a távolsági jm-eknél, ahol a fordaidő nagyobb volt, mint a következő járat indításáig rendelkezésre álló idő s így a szóbanforgó bélyegző addig nem érkezhetett vissza, ott a szükségletnek megfelelő számú bélyegzőt készítettek és a járatszámot római számmal a „j. m.” jelzés elé vésték. A keltezésbe beépített járatjelzést „J”-vel jelölve, az ilyen bélyegzők rendszerjelét, a mozgóposták „U” jelzéséhez hasonlóan, Kr6+J és Kr5+J alakban adjuk meg.

A mozgóposták szk-bélyegzőinek rendszeresítésekor a mozgópostakocsiban közlekedő jm-ek hasonló bélyegzőket kaptak. A jm. számának pedig az eddigi vonatszám helyett a mozgóposták vonalcsoportjainak 1-499-ig terjedő számsorából jelölték ki a megfelelő jm. számokat. Megkülönböztetésül a bélyegzők körirata változott „M. KIR. POSTA JM.”-re. Ezt az előírást a második világháború után oda módosították, hogy a mozgópostákkal azonos számot viselő jm-ek szk-bélyegzőit ellenőrzőbetűkkel kell megkülönböztetni és a mozgóposta-főnökségeknél nyilvántartani (A 2. Szab. Mozgóposta Utasítás). Ugyanekkor néhány jm. ismét helyneves bélyegzőket kap. A postaközeg kíséretében, nem mozgópostakocsikban közlekedő jm-ek részére 1948-ban, a számozott tiszti mozgóposták pótbélyegzőinek mintájára, olyan bélyegzőket rendszeresítenek, melyek keltezésébe beépítették a vonatszámot. Ez általában három- vagy négyjegyű szám, tehát az útirányjelzést tartalmazó lánc elé még négy láncot helyeztek el kilenc számjeggyel, illetve a három utolsón még egy nullát is. A vonatszám egyben a jm. száma is, tehát ezek rendszerjelét a mozgópostákhoz hasonlóan Kr4s+U+5 alakban írhatjuk. Készülnek azonban útirányjelzésnélküli bélyegzők is, ezek rendszerjele Kr4s+5. Ezek bélyegzése zavarólag hat,

mert a keltezés egy hatjegyű számmal kezdődik, amiből az első négy jegy a jm. szám, a két utolsó pedig az évjelzés.

A szk-bélyegzőket a mozgóposta pótbélyegzőkhöz hasonlóan nagybetűvel, majd betűpárral, illetve olyan betűcsoporttal jelzik, melynek első betűje a területileg illetékes postaigazgatóság jelölésére rendszeresített nagybetű. (Lásd mozgóposták pótbélyegzői cím alatt). Ezek elhelyezése is hasonló a mozgóposták bélyegzőihez vagy az alsó, vagy osztott formában mindkét körszeletben. Típuscsoportok:

Jm-hB. Típuscsoport. 190?-1916. Keletnélküli, fekvő téglalap alakú h-bélyegzők. Szövegelrendezés két- vagy háromsoros „Jm. jelzés/Helynevek Között", illetve „Jm. jelzés/Helynevek/Között" alakban. A jm. jelzés „Postaközeg" (544. ábra) vagy „Postakalauz" (546. ábra). Az azonos vonal különböző meneteit nagybetűkkel, mint járatjelzéssel különböztetik meg (545. ábra). Méretlépcső 50-70x10-15 milliméter.



544. ábra



545. ábra



546. ábra

A készített bélyegzők száma ismeretlen. Utolsónak Budapest-Belgrád postaközeg (1916. XI. 3.) készült. Az eddig ismert bélyegzések száma 18 féle.

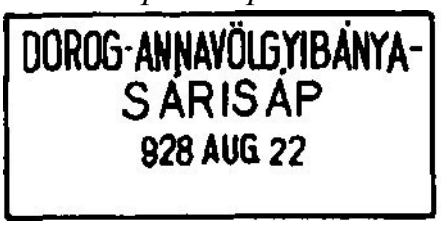
JM-hC. Típuscsoport. 190?-191?. Keletnélküli, fekvő ellipszis alakú h-bélyegzők. Szövegelrendezés háromsoros, „Jm. jelzés/Helynév/Helynév Között" alakban. A szélső sorok a keretvonallal párhuzamosak, tehát íveltek, a középső sor vízszintes. Méretlépcső 35-40x25-30 milliméter. Gyártási idő és a készített bélyegzők száma ismeretlen.

Az eddig ismert bélyegzések száma 5 féle.

Jm-BJ. Típuscsoport. Gyártási idő ismeretlen. B1 rendszerű, fekvő téglalap alakú hk-bélyegzők. Szövegelrendezés kétsoros, „Helynevek/keltezés" alak-

ban. Jm. jelzés nincs. Az egysoros cserélhető keltezés napszakjelzés nélküli (548. ábra). A készített bélyegzők száma ismeretlen. Az eddig ismert bélyegzések száma 2 féle.

Jm-BL. Típuscsoport. 1924-1928. Kr6 rendszerű, fekvő téglalap alakú





547−548. ábra

hk-bélyegzők (547. ábra). A rendszertől eltekintve megegyeznek a BJ típuscsoporttal. Hosszú helyneveknél háromsoros elrendezés is előfordul. Méretlépcső 42-45x18-20 milliméter.

Készült 4 darab bélyegző. Az elsőt még nem sikerült megállapítani, az utolsó Dorog —Annavölgyibánya -Sárisáp (1928. VIII. 22.).

Jm-L. Típuscsoport. 1927. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázott pántos



549. ábra

körbélyegzők (549. ábra). Alakfajta II. Osztott szövegelrendezés „Helynevek/ Jm. jelzés” alakban. Szöveghatárolójel nyolcágú csillagpár. Jm. jelzés „JEGYZ. MENET”.

Készült 4 darab bélyegző.

Jm-O. Típuscsoport. 1936-1938. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők (551. ábra). Alakfajta II. Szövegelrendezés, mint az L típuscsoportnál. Menetjelzés „jm.”, szöveghatárolójel ettől kétoldalt







550−552. ábra

hatágú csillagpár. A bélyegzők mérete 24-25 milliméter. Előhírnökük már 1933-ban elkészült (550. ábra), de még „jm." jelzés nélkül. Ilyen bélyegző csak egy darab készült, azért azt is ide soroltuk.

Készült 59 darab bélyegző. Az első Hódmezővásárhely—Szentes (1936. VIII. 17.), az utolsó Fonyód-Kaposvár (1937. XII. 18.).

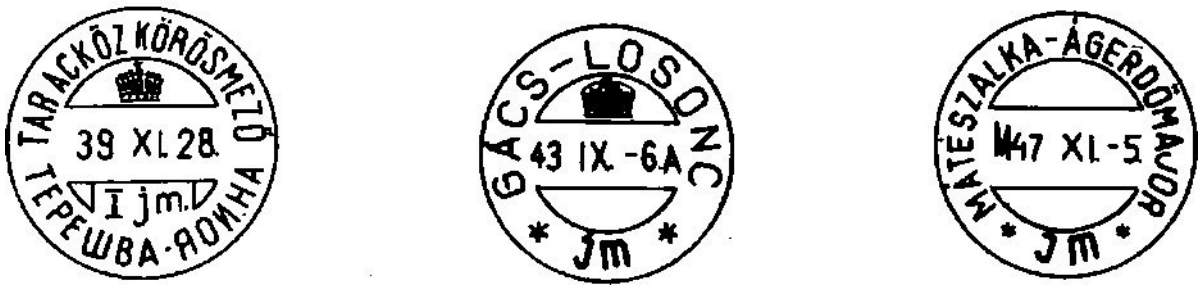
Jm-Z. Típuscsoport. 1937-1938. Kr6+J rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők (552. ábra). A keltezésbe beépített járatjeltől eltekintve megegyeznek az O típuscsoport bélyegzőivel. Szöveghatároló jelnek pontpárt is alkalmaznak (553. ábra).

Készült 15 darab bélyegző. Az első Zalaszentiván ^Zalaegerszeg (1936. IX. 23.), az utolsó Mezőtúr - Túrkeve (1937. X. 1.).

Jm-R. Típuscsoport. 1938-1944. Kr5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők (554. ábra). A rendszer változásától eltekintve általában megegyezik az O típuscsoporttal. Alakfajta a magyar jm-eknél szintén a II. A Kárpátalján közlekedők bélyegzői ugyancsak kétnyelvűek (555. és 556. ábra). Az ebből adódó hosszabb szöveg miatt egyes bélyegzőknél az V. alakfajtát használják, osztott helynevekkel, magyar/rutén (cirill betűkkel)



553—555. ábra



553—555. ábra

elrendezéssel. A „jm." jelzés a függőleges pántban (555. ábra). Ezeknél alkalmazzák először római számokkal a bevésett járatjelzést (556. ábra). Az V. alakfajtával készültek mérete 26 -27 milliméter. Szöveghatárolójel az V. alakfajtánál nincs, a II-nél nyolcágú csillag- és pontpárral bővül.

Készült 103 darab bélyegző. Az első Óhat-Pusztakócs-Polgár (1938. V. 22.), az utolsó Zalaegerszeg-Nagykanizsa (1944. IX. 27.).

Jm-Xy. Típuscsoport. 1939-1941. Kr5+J rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők (557. ábra). Az R típuscsoporthoz hasonló bélyegzők, a keltezésbe beépített járatjellel. Kétnyelvű nem készült. Szöveghatárolójel hatágú csillag- és pontpár. Méretük 25 milliméter.

Készült 20 darab bélyegző. Az első Kiskunfélegyháza—Szeged (1939. III. 5.), az utolsó Kézdivásárhely—Sepsiszentgyörgy (1941. XII. 4.).

Jm-Xx. Típuscsoport. 1946-1948. Kr—Ü+5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők (558. ábra). Alakra megegyeznek az Xy típuscsoporttal, de korona nélküliek és a keltezésbe útirányjelzést — M és T — építettek be. A T útirány részére így fordított sorrendű helynevekkel nem kellett bélyegzőket készíteni. Méret 25-26 milliméter.

Készült 5 darab bélyegző. Az első Orosháza—Szentes (1946. XI. 27.), az utolsó Sárospatak-Kenézlő (1948. II. 5.).

A jm-ek helyneves bélyegzői ezzel a típuscsoporttal végződnek. A szám és keletbélyegzők típuscsoportjait a mozgópostákhoz hasonlóan „s”-sel kiegészítve Jms csoportjellel adjuk meg.

Jms-Xy. Típuscsoport. 1943-1944. Kr—U+5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli szk-bélyegzők. A mozgóposták hasonló típuscsoportbeli bélyegzőivel egyezőek, de a szövegben a jm. jelzés került „M. KIR. POSTA JM.” formában. Az 1946. évi átalakításkor a megmaradt bélyegzőkből a koronát és a „Kir.” rövidítést kivésték.

Készült 11 darab bélyegző. Az első JM 98 (1943. X. 28-.), az utolsó JM 60 (1944. V. 17.). Az ismert bélyegzések száma, a kivésettekével együtt 14 féle.

Jms-Yx. Típuscsoport. 1948-tól. Kr4s+5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli harántpántos körbélyegzők (559,. ábra). Mozgópostakocsikban közlekedő jm-ek részére. Menetjelzés „JEGYZÉKELŐMENET” a felső fél-



559−561. ábra

gyűrűben. Díszítés az 1934. évi indás dísz az alsó félgyűrűben. A keltezésbe beépített jm. szám és az évjel között elmaradt az útirányjel. Betűjel mindig egy nagybetű az alsó körszeletben. A sorozat első darabja betűjel nélküli. Méret 27-28 milliméter.

Készült 15 darab bélyegző. Az első betűjel nélküli (1948. III. 31.).

Jms-Ux. Típuscsoport. 1953-tól. Kr3+U+6 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli félpántos körbélyegzők (560. ábra). Mozgópostakocsikban közlekedő jm-ek részére. A régi tiszti mozgóposták 1937. évi bélyegzőihez hasonló keltezéssel, tehát az indítási kelet is állítható, de beépített útirány jellel. Betűjel mindég két nagybetű az alsó félgyűrűben. Méret 26-27 milliméter.

Készült 7 darab bélyegző. Az első AA (1953. IV. 26.).

Jms-Vx. Típuscsoport. 1957-től. Kr4s+U+5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli, félpántos körbélyegzők (561. ábra). Mozgópostakocsikban közle-

kedő jm-ek részére. Az alsó félgyűrűben a vonalcsoport szerinti jm. számmal, a keltezésben beépítve a változtatható négyjegyű vonatszám. Menetjel a szokásos, vagy „JEGYZÉKELÖJÁRAT” (562. ábra). A jm. számtól két oldalt néha fekvő „S” alakú díszítést alkalmaznak. Méret 26-27 milliméter.

Készült 14 darab bélyegző. Az első Jj. 41 (1957. IX. 17.) és Jm.7 (1961. X. 5.)

Jms-Xx. Típuscsoport. 1961-től. Kr-U+5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli körbélyegzők. (563. ábra). Rendszerüktől eltekintve mindenben megegyeznek a Vx típuscsoport bélyegzőivel. Méret 25 milliméter.

Készült 2 darab bélyegző. Az első Jj. 22 (1961. III. 21.).

Jms-Wx. Típuscsoport. 1953. Ezt a bélyegzőt azért soroltuk a különleges — W — típuscsoportba, mert olyan a rendszere, amilyen sem a mp. sem jm. bélyegzőknél nem készült. (564. ábra). A három kerékre elhelyezett, vonatszámot órajelzéses keltezés után építették be. Rendszerjele tehát Kr7+3s. Alakfajta II., szövege és annak elhelyezése megegyezik a Vx típuscsoport bélyegzőivel. Méret 27 milliméter.

Készült 1 darab bélyegző, Jm 24 (1953. I. 29.).



562−564. ábra

b) A jegyzékelőmenetek pót- és kisegítőbélyegzői (Jm. Pt. és Jm. Ks.) (1930-tól)

A jm-ek a pótbélyegzők rendszeresítésekor nem kapnak külön pótbélyegzőket. Adódó esetekben a mozgóposták pótbélyegzőit használják. A második világháború után a jm-ek részére is gyártatnak pótbélyegzőket. Ezek rendszerben és a betűjelek alkalmazásában általában megegyeznek a mozgóposták Vx típuscsoportbeli pótbélyegzőivel, csak a mp. jelzést itt a jm. jelzés váltotta fel. Vonatkozik ez, azok változatos kivitelezésére is. Már említettük, hogy a mozgóposták új számozási rendszerének bevezetése óta csak azok a jm-ek használnak szk-bélyegzőket, melyek postaközeg kezelésében postakocsikban közlekednek. A vasúti kocsiban közlekedő postaközeg vezette jm-ek közül pedig csak azok, melyek működési körét korlátozott felvételi szolgálatra is kiterjesztették. Ezek száma elenyésző a mozgóposták számához s mégis míg az utóbbiak részére 36 darab pótbélyegző áll rendelkezésre, addig a sokkal kevesebb jm. részére 41 darab pótbélyegző készült. Majdnem több, mint az állandó jellegű jm. szk-bélyegzők. Ez a furcsa tény abban leli magyarázatát, hogy a postaforgalom csúcsidőszakaszaiban több vasúti jm. postaközeg vezetésével közlekedik s ezek közül, valamint a különben is postaközeggel, de vasúti kocsiban közlekedő jm-et bíznak meg időszakos jellegű szolgálattal.

Erre az időre ezeket az ellenőrző hivatalok, vagy az illetékes mozgóposta-főnökségek pótbélyegzőivel szerelik fel.

A betűjel csoportok összetétele és elhelyezése is megegyezik a mp. pótbélyegzőkével, de a postaigazgatóságok rendszeresített betűjelein kívül, a budapestvidéki postaigazgatóság részére, működési ideje alatt gyártott bélyegzők „BVP.", a szegedi postaigazgatóság részére pedig kivételesen „Szí." jelzéssel készültek.

Rendszerük általában Kr4s+U+5, tehát a mozgóposták V típuscsoportjának felel meg, bár ezek egy többletlánccal készülnek, de ennek az az oka, hogy az mp. szám legfeljebb háromjegyű, míg a jm-ek vonatszáma gyakran négyjegyű. A gyártási időszak elején készült ugyan néhány Kr4s+5 rendszerű is, tehát útirány jel nélkül. Ez azért volt hátrányos, mert a vonatszám és a kétszámjegyű évjel hatszámjegyűvé olvad össze a bélyegzéseken. Így azután ezek gyártását be is szüntették. Kis számukra való tekintettel ezek részére nem képeztünk külön típuscsoportot, hanem az összes jm. pótbélyegzővel együtt egy típuscsoportba vontuk össze.

Jms. Pt-Vx. Típuscsoport. 1949-től. Kr4s+U+5 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli, harántpántos körbélyegzők (565. ábra). Néhány bélyegző . Kr4s+5 rendszerű (566. ábra). Jm. jelzés mindig „JEGYZÉKELŐMENET" a felső félgyűrűben. Betűjel csoport osztott elrendezésben a két körszeletben (565. ábra), egybevésve az alsó körszeletben (566. ábra), vagy az alsó gyűrűrészben (567. ábra). Ez utóbbinál szokásos az igazgatósági betűjelnek kötő-



565 – 567. ábra



568–570. ábra

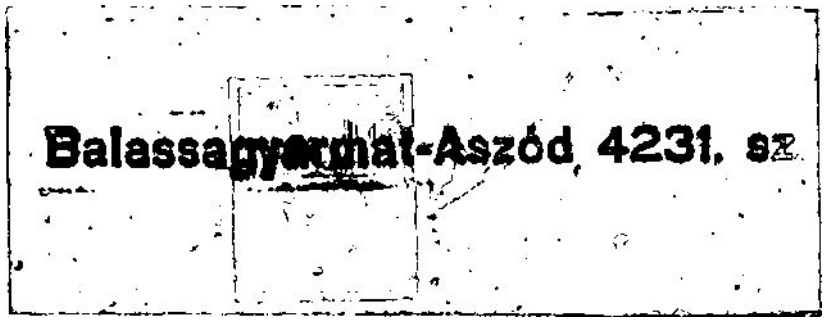
jellel való elválasztása (568. ábra). A körszeletekben elhelyezett betűjeleknél, az alsó félgyűrűben az 1934. évi díszítést találjuk. Az alsó félgyűrűben elhelyezett betűjeleknél díszítés általában nincsen, de néha előfordul a fekvő „S" alakú

díszítés is (569. ábra). Az alakfajták legérdekesebb „formabontását” is ennél a típuscsoportnál találjuk. Kétpántos alak, de a függőleges pántot a haránt-pánt felett helyezték el s ebbe került a „BVP” jelzés (570. ábra). Méretlépcső 26-30 milliméter között.

Készült 41 darab bélyegző. Az első Jm. Z/CA (1949. I. 15.).

Az első jm. kisegítőbélyegzők az 1930-as évek elején tűnnek fel, majd a második világháború területváltozásainak időszakában. Részben sorbélyegzők, részben négyszögletes gumibélyegzők. Típuscsoportok:

Jm. Ks—hA. Típuscsoport. 193?-?. Egysoros, metszett vagy betűkből összeállított gumi sorbélyegzők (571. ábra). A kezdő- és végállomás nevén



571. ábra

kívül a vonatszámból és az „sz.” rövidítésből álló szöveggel. Színük általában fekete, ritkán ibolya.

Az eddig ismert bélyegzések száma, a színesekkel együtt 6 féle.

Jm. Ks-hB. Típuscsoport. 1938. Fekvő téglalap alakú, gumi h-bélyegzők (572. ábra). Szöveg egy vízszintes és egy ívelt sorban „M. KIR. POSTA/ JEGYZÉKELŐMENET” elrendezéssel. Alatta közép en a babérkoszorús, koronás címer. A két alsó sarokban a bélyegző sorszáma. Betű és számtípus gro-



572. ábra

teszk. A keltezést a bélyegzésekbe kézzel írták be. Méret 40x23 milliméter, az új bélyegzőkön mérve. A bélyegzések színe általában fekete, de gyakori az ibolya szín is. A bélyegzőket 1939 végén bevonták és megsemmisítették.

Készült 18 darab bélyegző. Az eddig ismert bélyegzések száma a színcsekkel együtt 13 féle.

A jm-ek részére 1963 végéig 349 darab bélyegző készült. A változatokkal együtt az ismert bélyegzések száma 349 féle.

c) A postamenetek, a csomagszállítómenetek és a közvetítőmenetek hk-bélyegzői (1926-1939).

A zárlatszállító egyéb menetek bélyegzői az első, jegyzékelőmenet jelzést tartalmazó bélyegző elkészítése után tűnik fel. Három fajtájuk ismert, a csomag szállítómenet (Csm), a közvetítőmenet (Km) és a postamenet (Pm). A bélyegzőik alakja és rendszere megegyezik az azonos gyártási időszakbeli mozgóposta bélyegzőkével, azoktól általában csak a változó menetjelzés tér el. A postameneteknél megjegyezzük, hogy azok levél-zárlatközvetítő menetek voltak, de valószínű, hogy a hosszú megnevezés helyett alkalmazták a rövidebb „postamenet" megjelölést. Az egységes jm. bélyegzők 1936. évei rendszeresítésekor valamennyi egyéb zárlatszállítómenetet ilyennel szereltek fel, kivéve a közvetítő meneteket, melyek „km" jelzésű bélyegzőiket 1943 végéig használták. Típuscsoportok:

Gsm-O. Típuscsoport. 1926—1928. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli félpántos körbélyegzők (573. ábra). Osztott szövegelrendezés „Helynevek/Menetjelzés" alakban. Menetjelzés,, CS. SZM." Szöveghatárolójel kis keresztpár. Méret 23-24 milliméter.

Készült 7 darab bélyegző. Az első Budapest-Debrecen (1926. V. 1.), az utolsó Baja-Újdombóvár (1928. VI. 12.).

Km-O. Típuscsoport. 1929-1937. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli félpántos körbélyegzők, folytatólagos (574. ábra) és osztott szöveg-

elrendezéssel. Menetjelzés az előbbieknél „KÖZVETlTÖMENET", az utóbbiaknál „k. m.", ezek díszítés nélküliek, a többieknél keresztalakú díszítőelem az alsó gyűrűrészben (574. ábra). Az osztott szövegűeknél szöveghatárolójel hatágú csillagpár. Ellenőrzőbetű az alsó körszeletben (575. ábra). Méret 23-24 milliméter.

Készült 7 darab bélyegző. Az első Budapest-Hegyeshalom B (1929. VII. 1.), az utolsó Gyékényes-Újdombóvár (1937.. IX. 30.).

Km—R. Típuscsoport. 1939. Kr5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli kétpántos körbélyegző, félharántpánttal. Kétnyelvű, magyar/rutén osztott szövegelrendezéssel. A függőleges pántban „km" menetjelzés, előtte római számmal bevésett menetszám. Méret 26 milliméter.







573−576. ábra

Készült 3 darab bélyegző. Kőrösmező-Taracköz/Jaszinyá-Teresvá I., II., III. (1939. XI. 28.).

Pm-N. Típuscsoport. 1930-1932. Kr8 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők. Alakfajta-I. (576. ábra) és II. (577. ábra). Osztott







576–578. ábra

„Helynevek/Menetjelzés" szövegelrendezéssel. Menetjelzés „POSTAMENET". A félpántos alaknál szöveghatárolójel köröcske pár. Méretlépcső 22-28 milliméter.

Készült 4 darab bélyegző. Az első Eger —Füzesabony (1930. VI. 10.), az utolsó Gyöngyös-Vámosgyörk (1932. XI. 12.).

Pm-O. Típuscsoport. 1930. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli félpántos körbélyegzők (578. ábra). A rendszer változásától eltekintve, mindenben megegyeznek az N típuscsoport II. alakfajtájú bélyegzőivel.

Készült 2 darab bélyegző. Gyöngyös-Vámosgyörk (1930. XII. 10.).

Az egyéb zárlatszállító menetek részére összesen 23 darab bélyegző készült.

3. A MOZGÓPOSTAFŐNÖKSÉGEK BÉLYEGZŐI (MPF) (1868-TÓL)

A mozgóposta szolgálat szervezési és történelmi tárgyalásánál már megemlékeztünk az első, a pesti mozgóposta-főnökség (mpf) felállításáról. A mozgóposták számának növekedése következtében a vezetést és ellenőrzést egy központi szerv nem tudta ellátni. Emiatt a mpf-ek számát is emelni kellett. Budapest mai három nagy pályaudvarán, a Déli-, Keleti- és Nyugati pályaudvaron önálló mpf-eket áhítottak fel 1873-ban. A vidéki mp-k vezetésével pedig a vasútállomáson működő nagyobb postahivatalokat bíztak meg mint ellenőrzőhivatalokat. Az 1880-as évek elején pedig a nagy mozgóposta gócokban ugyancsak a pályaudvarokon szerveztek az ottani hivataloktól független mpf-eket. Számuk 1890-ben a fővárosiakkal együtt 9-re emelkedett. Ez a növekedés azonban nem mutat állandó emelkedést. Például az 1936-os mozgóposta átszervezés után csak Budapesten működtek önálló mpf-ek, vidéken pedig csak az említett ellen őrzőhivatalok. A budapesti helyzet ma is változatlan, a vidéki nagyobb gócokban pedig a mpf-ek a pályaudvari, több helyi hivatal esetében a 2-es számú hivatalok kötelékében működnek. Természetesen, ahol kisszámú mozgóposta vezetéséről van szó, ott azt ma a fenntartó hivatalok, látják el.

A mpf-eket felállításuktól kezdve főnöki bélyegzőkkel szerelték fel. A postaforgalom növekedésének egyik kísérő tüneteként jelentkezett az a körülmény, hogy a mozgóposták által felvett levélküldeményekből mind gyakrabban került ki le nem bélyegzett küldemény. Jó, hogy ezek egy része az útközi és címhivatalokhoz került leadásra, de jutott belőlük a mpf-ekhez is. Ezek értékcikkeinek értéktelenítésére a főnöki bélyegzőket vették igénybe. Ezért került sor a mpf-eknek hk-bélyegzőkkel való felszerelésére.

A főnöki bélyegzőket a budapesti főnökségeknél viszonylag sokat cserélték, mert pályaudvaraink nevét gyakran változtatták, sőt Buda és Pest egyesítése is szerepet játszott a névváltoztatásukban. Az első főnöki bélyegzők mérete 30-32x27-28 milliméter között változott, majd megnyúlt 35-38x27-28 milliméteres alakra. Az elsők szövege „M. Kir./Mozgó/Postahivatalok/ Főnöksége/Helyen" ötsoros elrendezésben (579. ábra). A második és harmadik sor groteszk, a többi antikva betűkkel. A szélső sorok íveltek. Ez különben minden gyártási időszakra jellemző vésési mód. 1874-től háromsoros, groteszkbetűs szöveg „M. K. Mozgóposták/Főnöksége/Helynév Pályaudvar név" elrendezésben (580. ábra). 1900-tól a szöveg négysoros „M. Kir. Mozgópostafőnökség" megnevezéssel, melyet kétféle változattal készítenek, a budapesti (581. ábra) és a vidéki (582. ábra) mpf-ek részére. Valamennyi előfordul bélyeges küldeményeken.



579—581. ábra



582. ábra

Az első hk-bélyegzőket a budapesti mpf-ek kapják 1873-1874-ben. Helynév nélküli Krő5 rendszerű bélyegzők, osztott „Mozgóposta/Pályaudvarnév" szöveggel (583. ábra). Arra vonatkozó adatokat, hogy a vidéki mpf-ek részére ebben az időben hk-bélyegzők készültek-e, még nem sikerült találnunk. Ettől az időszaktól 1948-ig a mpf-ek részére hk-bélyegzőket nem gyártottak. Az

ellenőrzőhivatalok saját, a pályaudvari és a 2. számú hivatalok keretében működő mpf-ek azok hk-bélyegzőit használták. A második világháború után készülnek ismét a mpf-ek részére hk-bélyegzők. Ezek Kr7 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli félpántos körbélyegzők (585. ábra). A pályaudvari hivatalok keretében működő mpf-ek bélyegzőinek osztott szövege a „Mozgópostafőnökség” megnevezésből és annak a hivatalnak a nevéből áll, amelynek keretében működik (584. ábra).

Az eddig ismert adatok szerint a mpf-ek részére 21 darab főnöki és 8 darab hk-bélyegző készült.



583−585. ábra

4. A TENGERI- ÉS HAJÓPOSTÁK H- ÉS HK-BÉLYEGZŐI (TP) (1892-1915)

A tengeri posták, bár aránylag kevés bélyegzővel rendelkeznek, mégis az egyik legszebb, legérdekesebb, de amellett a legnehezebb gyűjtési területet képezik. Annak ellenére, hogy a bélyegzők többi csoportjai között alig találunk olyant, melynek adatait oly pontosan ismernénk, mint a tengeri postákét, azonban sajátosságuk és az általuk kezelt postaküldemények aránylag kis száma miatt szinte a lehetetlenséggel határos egy megközelítőleg is teljes gyűjteményt összeállítani.

A tengeri posták szervezésének és felállításának alapját az a postaszerződés rakta le, melyet az 1891. évi XXXI. tc. alapján a postakincstár kötött az Adria Magyar Tengerhajózási R. T-gal. A szerződés értelmében a társaságnak a Fiume —Málta —Tunisz útvonalon közlekedő hajóit rendezték be a magyar posta szállító- és korlátozott felvevő szolgálatának e hajózási útvonalakon való ellátására. A menetrendszerű hajókon csomag és levélpostazárlatokat szállítottak s mindegyiken levélszekrényt helyeztek el. Így ezek korlátozott felvevő szolgálattal megbízott egyéb zárlatszállító, hajón közlekedő menetek voltak. A levélszekrényeket a Fiumába való érkezés előtt a hajó parancsnoka, illetve megbízottja ürítette ki. Majd a levélküldeményeket az e célra rendszeresített számozott, keletnélküli bélyegzőkkel lebélyegezte, illetve a felragasztott értékcikkeket értéktelen!tette. A kikötés után az így kezelt küldeményeket a szállított, zsákolt postazárlatokkal együtt, tehát zárlaton kívül leadta a Vámhivatalban működő Fiume Punto Franco (az 1900-as névváltoztatás után ez a Fiume 3) postahivatalnak. Az átvevő postahivatal minden érkező küldeményre, mind a zárlatokból, mind a levélszekrényekből

eredőkre; a tengeri szállításra utaló jelzőbélyegzéseket alkalmazott. Hasonlóképp járt el a tengeri postával indított zárlatok küldeményeivel is. Ezek is jelzőbélyegzők, de az előzőkkel együtt a tengeri posták érkezési, illetve indítási bélyegzőinek tekintjük. Alakjukra és elrendezésükre teljesen hasonlóak a postahivatalok fej bélyegzőihez. Érdekes megemlíteni, hogy a hajón elhelyezett levélszekrényekből kiürített küldemények kezelése mennyire hasonló a pályaudvari levélszekrényekből eredő levélpostaküldemények kezeléséhez. (Lásd V. fejezet egyező címe alatt).

A 20. század elejétől egészen az első világháborúig az Adria Magyar Tengerhajózási R. T. jogutódja, az Ungaro-Croata hajóstársaság látja el a tengeri postaszolgálatot. A háború kitöréséig a társaság 40 hajója bonyolítja le a postaforgalmat három hajózási útvonalon. Éspedig a Fiume-Horvát-Dalmát-Olasz partok, a Fiume-Málta-Tunisz és a Fiume-Dél-Amerika járatokon. A postajáratok kezdeti éveiben a hajókon feladott különféle küldemények kezelésére a hajók parancsnokai készítettek eltérő rajzú és szövegű gumi és fémbélyegzőket. Egyes élelmesebb hajóskapitányok gyakran cserélték bélyegzőiket, a legkülönbözőbb színű festékpárnákat használták és így nagy mértékben szaporították a bélyegzésfajták számát. Nyugodtan megállapíthatjuk, hogy itt erősen közrejátszott a sokszor utólagosan „készített” küldemények áruba bocsátásából remélt anyagi haszon lehetősége is. Ezek a bélyegzők végeredményben magánbélyegzők, tehát ezekkel tovább nem foglalkozunk.

Az Ungaro-Croata hajóin a postaszállítás és kezelés, a zárlatok indítása és fogadása, a Fiume 3 postahivatalnál ugyanúgy történt, mint jogelődjénél. A magánbélyegzők vázolt használatából eredő visszásság késztethette a postát 1905-ben arra, hogy e járatok részére külön hk-bélyegzőket rendszeresítsen. Ezek alakja és rendszere megegyezik a gyártásuk időszakában megfelelő Kr9 rendszerű és a postahivatalok részére gyártott, a Ky típuscsoportba sorolt hk-bélyegzőkkel.

A Fiume-Cattaro vonalon ugyancsak 1905-ben rendezték be egyetlen, postaközeg kezelésében működő tengeri mozgópostánkat. Menet és tértijárattal hetenként nyolcszor közlekedtek. Hk-bélyegzőik a korabeli mozgópostabélyegzőkhöz hasonlít, de Kr6 és Kr9 rendszerűek voltak. Ennek a tengeri postának működési köre megegyezett a mozgópostákéval, tehát a rovatolt küldeményekre is kiterjedt. Éppen ezért bélyegzőikhez hasonló szövegű ajánlási ragjeggyel is ellátták.

A 20. század első évtizedének végén rendezték be utolsó tengeri postajáratunkat a Fiume-New-York vonalon közlekedő Cunard Line hajókon. Szállító- és korlátozott felvevőszolgálatuk, valamint azok kezelése olyan volt, mint a Hungaro-Croata hajóin. Bélyegzőik Kr6 és Kr9 rendszerű hk-bélyegzők.

Az első világháború kitörésével a tengerentúli járatokat azonnal, a saját partmenti járatokat fokozatosan beszüntették. Így a magyar tengeri postákat gyakorlatilag az 1915-ös évvel megszűntéknek tekinthetjük. Típuscsoportok:

Tp-hB. Típuscsoport. 1892. Közel négyzetalakú, számozott h-bélyegzők (587. ábra), Kétsoros szöveg „Adria/UNGHERESE”, alatta a postaszállító hajó neve helyett antikva típusú arab szám. Járatszámnak is nevezhetnénk. Méret 27x24 milliméter.

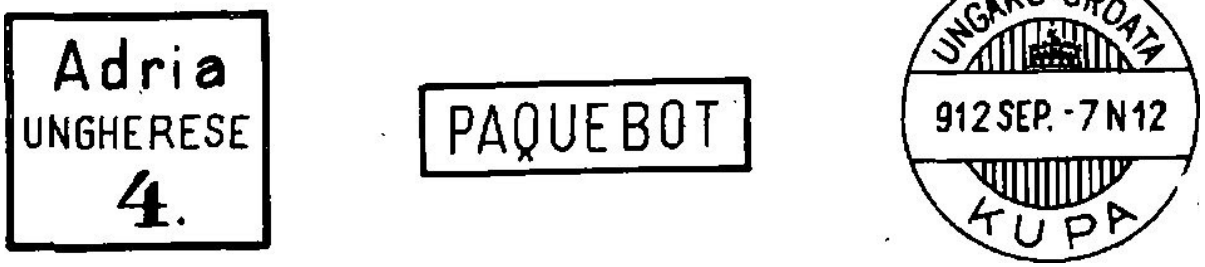
Készült 4 darab bélyegző.

Tp. Jb-b. Típuscsoport. 1892 -189?. Fekvő téglalapalakú, tp. jelzőbélyegzők (586. ábra). Egysoros szöveg „ARRIVATA PER MARE”, illetve „PAQUEBOT” (588. ábra). Ez utóbbiak ellenőrzőszámmal is készültek, amit mindig római számmal vésték. Méret 33-40x9-9,5 milliméter.
Készült 14 darab bélyegző.



586. ábra

Tp-K. Típuscsoport. 1905-1914. Kr9 rendszerű, koronás, vonalkázott harántpántos körbélyegzők. Szövegük szerint három alcsoportba sorolhatók.
Tp-K. I. Alcsoport. 1905-1914. Osztott szöveg „UNGARO-CROATA/ Hajónév” (589. ábra). Méret 28-30 milliméter.
Készült 42 darab bélyegző. Az első Abbázia (1905. XI. 24.), az utolsó Pannónia második bélyegzője (1914. VI. 30.).



587−589. ábra

Tp-K. II. Alcsoport. 1910. Szöveg osztott elrendezésben „Kezdő és Végkikötőnév/TENGERI-POSTA”. Ellenőrzőbetű az alsó körszeletben.
Készült 2 darab bélyegző. Fiume-Cattaro A és fordítva (1910).
Tp-K. III. Alcsoport. 1914. (591. ábra,. Mint a II. alcsoport, de „POSTA-HAJÓ” szöveggel. Ellenőrzőbetű az alsó körszeletben.
Készült 1 darab bélyegző. Fiume - New-York B (1914. III. 2.).
Tp-L. Típuscsoport. 1906-1909. Kr6 rendszerű, különben a K típuscsoporttal megegyező szövegelrendezéssel. Szövege szerint két alcsoportját ismerjük.
Tp-L. I. Alcsoport. 1906. A rendszertől eltekintve megegyezik a K. II. alcsoporttal. (590. ábra).
Készült 6 darab bélyegző (1906. VI. 20.).
Tp-L. II. Alcsoport. 1909-1911. A rendszertől eltekintve megegyezik a K. III. alcsoporttal. (592. ábra). .
Készült 6 darab bélyegző. Az első Fiume-New-York A (1909), az utolsó Fiume-New-York D (1911. VIII. 17.).
A tengeri posták részére összesen 75 darab bélyegző készült.



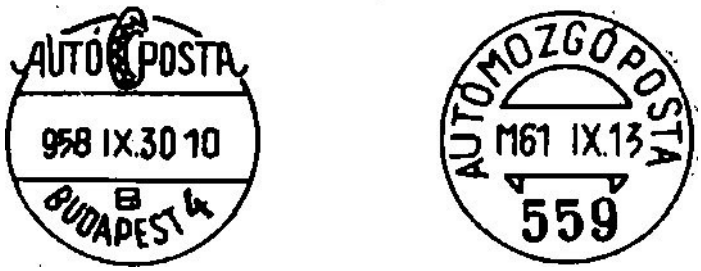
690- 592. ábra

5. AZ AUTÓPOSTA ÉS AZ AUTÓMOZGÓPOSTA HK-BÉLYEGZŐI (AP. ÉS AMP.) 1968-TÓL

Jóformán a MÁVAUT járatok megindulása óta, a MÁV-val kötött megállapodás értelmében, a posta azokat igény beveszi postaszállításra. Ezek a járatok általában zárlattovábbító menetek a gépkocsitársaság alkalmazottjának kezelésében. Kész zárlatokat kapnak és adnak le, felvételi szolgálatot nem tartanak. A második világháború után egyeseken jegyzékelőmeneteket, sőt mozgópostákat is rendeztek be. Ezeket azonban postaközeg kísérte. Az automozgópostákat (Amp.) 1961-től a mozgóposták Kr—U+5 és Kr7 rendszerű hk-bélyegzőihez hasonlókkal szerelték fel. A mp. jelzés változott, a mp. szám pedig mindig 500-on felüli.

A gépkocsijáratokon berendezett postaszállítómeneteken kívül 1958-ban egy időszakos jellegű autópostát (Ap.) is szerveztek. Általánosságban alkalmi postahivatalok helyett használják a Budapest 4 postahivatal fenntartásában és ellenőrzése alatt. Működési ideje alatt kizárólag felvevő szolgálatot tart, mely ajánlott és közönséges levélposta-, pénz-, csomag- és távirat felvételére terjed ki. A hivatali idejének letelte után a közönséges és rovatolt küldeményeket továbbításra fenntartó hivatalának adja át. Arra az esetre, amikor alkalmi postahivatal helyett működik, de a szóbanforgó alkalomra alkalmi bélyegző nem készül, 1958-ban a szokványostól eltérő alakú körbélyegzőkkel látták el. Típuscsoportok:

Ap-WN. Típuscsoport. 1958-tól. Kr8 rendszerű, teljes harántpántos kör-



593−594. ábra

bélyegző (593. ábra). A belső kör elmarad. Szövegelrendezés felül, vízszintes sorban „AUTOPOSTA”, alul ívelten „BUDAPEST 4”. Ellenőrzőbetű a hivatalnév felett. Díszítés a vízszintes szövegsor közepén gépkocsikerék.

Készült 2 darab bélyegző. (1958. IX. 30.).

Amp—Px. Típuscsoport. 1961-től. Kr7 rendszerű, korona és vonalkázás nélküli, félpántos szk-bélyegzők. Érdekessége, hogy útirány jelzés nélkül készült. A keltezésben viszont a mp-nál már régen nem használt órajelzést találunk. Mozgópostajelzés folytatólagosan „AUTÓMOZGÓPOSTA". Díszítés nincs.

Eddig egy darab bélyegző készült. Amp. 558. (1961. VTII. 31.).

Amp-Xx. Típuscsoport. 1961-től. Kr—U+5 rendszerű, különben a Px típuscsoporttal teljesen megegyező bélyegzők (594. ábra). Útirányjelzéssel készül.

Eddig 1 darab bélyegző készült. Amp. 559 (1961. IX. 13.). Az összes autóposta bélyegzők száma 1963 végéig 4 darab.

6. A TÁBORI- ÉS HADTÁPPOSTÁK BÉLYEGZŐI (TÁB) (1878- 1945)

A II. fejezetben kifejtettük és indokoltuk, hogy milyen bélyegzőket minősítünk az önálló magyar postaigazgatás bélyegzőinek. A táb. bélyegzőknél, legalább is az első világháború végéig sokkal bonyolultabb a kérdés. Az ott leszögezett elvek e helyütt való érvényesítése előtt néhány részletet tisztáznunk kell s ezekhez néhány történelmi adatot is fel kell elevenítenünk.

A Monarchia fennállása alatt a hadügy mint közös ügy mindvégig osztrák vezetés alatt állott, még a magyar honvédség felállítása után is. A magyar hadsereg úgynevezett önállósága csak abban nyilvánult meg, hogy a magyar anyanyelvű csapatoknál bevezették a magyar vezényszót és oda csak magyar tiszteket osztottak be. A közép és felső vezetés s így a tábori posta intézménye is osztrák kézben volt.

A hadrakelt seregnél a postaszolgálatot a katonai tábori postahivatalok (Feldpostamt) látták el. Minden postaküldemény 1850-től kezdve portóköteles volt. 1859. június 30-tól a hadrakelt sereg katonái, őrmestertől lefelé portómentes levelezésre kaptak engedélyt. Bosznia-Hercegovina 1879. évi okkupációjakor csak azok a levélposta küldemények kaptak portómentességet, melyeket az illetékes katonai hatóságok „Franco" szövegű bélyegzéssel láttak el. Az okkupáció után Bosznia és Hercegovina hovatartozandósága tisztázatlan maradt. A mi szempontunkból fontos körülmény, hogy a tábori postaszolgálatot Hercegovinában az osztrák, Boszniában pedig a magyar postaigazgatás alá rendelték. Ennek megfelelően Boszniában az 1874. évi magyar bélyegeket használták. Ezek a bélyegzések magyar bélyegeken azonban meglehetősen ritkák, mert a pénzesutalvány forgalmat csak 1878. december 1-től indították meg. Ezt a szolgálatot már polgári személyek is igénybe vehették. A polgári lakosság részére a levélfelvevő szolgálatot 1879. január 9-től erős korlátozások mellett engedélyezik. A tábori postaszolgálat általánosítására bár 1879. július 1-vel sor került, de akkor már megjelentek a bosnyák bélyegek és így a magyar bélyegek használatát megszüntettek.

A magyar véderőről az 1889. évi VI. t.-c. intézkedett, de magyar tábori posták szervezésére ekkor még nem került sor. Így az első világháború kitöréséig csak német nyelvű tábori postabélyegzők voltak használatban. Az eddig tárgyalt eseteken kívül azonban még volt egy és nem is rövid időszak, amikor

a táb. bélyegzők lenyomatai bélyegekre kerültek. Gondolunk itt az 1891-1913-ig az évente tartott hadgyakorlatokon működő táb-ra. Ezeket az úgynevezett „császárgyakorlatokat" 23 ízben tartották a Monarchia különböző országaiban. Mindegyiken általában két, a különösen nagyszabásúakon néha jóval több táb. működött. Helyüket a katonai alakulatokkal együtt változtatták és postájukat mindig a legközelebbi postahivatalnak továbbították. A szolgálati postán kívül kizárólag a hadgyakorlatokon résztvevő katonák levelezését kezelték és továbbították. Pénzesutalvány forgalmat nem bonyolítottak, tehát működési körük kizárólag a levélposta felvevő-, továbbító- és kézbesítő szolgálatra terjedt ki. Ez azonban nem volt portómentes; a táb-ok a gyakorlatok színhelyének megfelelően magyar, illetve osztrák bélyegeket használtak. Utalunk még a postahivatalok kisegítő bélyegzőinél a háború kitörése előtti időszakról mondottakra.

Az első világháború felvonulási hadrendjében a magyar honvédség részére már magyar táb. szerveket áhítottak be, melyek számát a háború végéig kétszeresére emelték.

Az említett elveket a felsorolt adatokkal összevetve leszögezzük, hogy az 1850-1918-ig terjedő korszakból magyar táb. bélyegzéseknek részben azokat a németnyelvű, osztrák bélyegzőket soroljuk, melyek bélyegzése magyar bélyegeken előfordulhat, részben pedig az első világháború magyar nyelvű táb. bélyegzőit. Természetesen ezzel nincsen szándékunk a magyar táb. gyűjteményekből a közös idők osztrák táb-ák bélyegzéseit kizárni, csak nem illesztjük be azokat a magyar postabélyegzések rendszerébe.

A táb-ák bélyegzőinek alakja és rendszere mindig azonos a korabeli egyező gyártási idejű postahivatali hk-bélyegzőkkel azzal az eltéréssel, hogy a helynév helyét a jellegüknek megfelelő táb. jelzés foglalja el, az egymástól való megkülönböztetésre pedig azokat a hadrendnek megfelelő számozással látják el. Bélyegzőik, néhány központi postaszervtől eltekintve, mindig óra- és napszakjelzés nélküliek, tehát B3, Kr6 és Kr5, a mozgópostáké pedig még Kr3+U+5 rendszerűek. Az ellenőrzőbetűk elhelyezése is hasonló.

Az első világháborúban használt táb. bélyegzők az 1911-ben rendszeresített L típuscsoportba tartozó Kx6 rendszerűek, tehát a háború kitörésekor használatban állókat 1911 és 1914 között kellett gyártani. Számukat ismerjük, de gyártási adataikat nem. Fő jellemzőjük, hogy korona nélküliek. Az 1914-től gyártottak adatai már rendelkezésre állnak. A megmaradt csekélyszámú bélyegzők egy részét a Vöröshadsereg használta a felvidéki harcokban. 1919-ben hasonló kivitelben készült néhány új bélyegző is.

Ezeket a bélyegzőket az úgynevezett nemzeti hadsereg is átvette, mindössze a „fővezérség" részére egészítették ki néhány darab, korona nélküli bélyegzővel.

A trianoni békeszerződés katonai, korlátozó intézkedéseire való tekintettel az 1922-1938-ig terjedő időszakban, a mindenkori hadműveleti és mozgósítási terveknek megfelelően^ gyártották a tervigénynek megfelelő bélyegzőket. Tekintettel azonban az említett korlátozó intézkedésekre, ezek az Anyagszertár kihagyásával, a Postavezérigazgatóság katonai ügyosztályának közbejöttével kerültek beszerzésre. Ezek most már koronás, Kr6 rendszerű és az Ly, valamint az O típuscsoportba tartozó bélyegzők voltak. Csupán számukat ismerjük, gyártási adataikat nem. A beszerzésnél az volt az elv, hogy a sereg-

testek hivatalai részére 3 — ellenőrzőbetű nélküli, A és B betűs — a csapattestek hivatalai részére 2 darab — ellenőrzőbetű nélküli és A betűs — bélyegzőket gyártottak. Abban az esetben, ha az első világháborúból visszamaradt, megfelelő hivatalszámú bélyegzők darabszáma nem felelt meg a fentieknek, az azok közül hiányzókat készítették el. Ez az oka annak, hogy a második világháború táb-inak egy része első világháborús és új bélyegzőket is használt.

A háború alatt két ízben, először 1942-ben változtatták meg a táb-ák számozási rendszerét. Ekkor hadseregenként tábori főpostahivatalokat (az 1. • és 2. számú) szerveztek. A táb-ák számozásához pedig háromjegyű számokat használtak, ahol az első számjegy a hadseregszámot jelentette, a két utolsó pedig általában megegyezett az eddigi számmal. Ezt úgy oldották meg, hogy minden használatban álló bélyegző részére egy bélyegzőrátétet készítettek, melynek vésete mindössze vagy egy 1, vagy egy 2 szám volt. Így a bélyegzéseken ezek lenyomata a bélyegzés függőleges tengelyében, tehát a korona fölött, a keretvonalon kívülre esett. Ettől kezdve az új bélyegzők is így készültek.

A táb-k számozása a hadrenden alapult, tehát a számokból a hadrendre lehetett következtetni. Ezért változtatták meg 1943-ban a táb. bélyegzők megjelölését. Azokról elmaradt a szám és helyette két vagy három kisbetűből álló betűcsoport került a bélyegzőkre, melyet szöveghatároló-jelekkel elválasztva párban vésték a bélyegzőkre. Ezeket a bélyegzők „betűjel"-ének nevezzük. Kellő számú új bélyegző elkészülte után a régieket bevonták, a rátétek eltávolítása és a táb. szám ki vésése után a betűjelek bevésésével átalakították.

Ezzel elérkeztünk történelmünk legszomorúbb és legszégyenteljesebb szakaszának, a nyilas uralomnak táb-ihoz. A felszabadító Szovjet Hadsereg elől a Dunántúlra és Észak-magyarország déli részeire visszavonuló nyilas hadsereg kötelékében működő tábori postáknak sok bélyegzője megsemmisült, vagy elveszett. Ezek pótlására a postahivatali kisegítőbélyegzők mintájára Szombathelyen gumi körbélyegzőket készítettek. Ezek a táb. kisegítőbélyegzők.

A két világháború táb. bélyegzőinél még egy érdekes különbségre kell kitérnünk, az elveszett bélyegzők pótlására készült újak megkülönböztetésére. Az első világháború táb. bélyegzőinél, bizonyára a „haditítok" teljes mértékű szem előtt tartásával ezt úgy oldották meg, hogy minden megrendelt bélyegzőből eleve általában két, gyakran három darabot gyártottak. Ha valamelyik bélyegző megsemmisült, akkor adták ki a másod- illetve a harmadpéldányt. Az azonos számú és ellenőrzőbetűjű bélyegzők vésése azonos volt, eltekintve az apróbb véséseltérésektől, de ez a laikusok előtt nem árulta el a bélyegzőváltozást. Az ellenőrzőbetűknek alkalmazott nagy és kisbetűk esetleges váltakozása, az ellenőrzőbetű nélkülieknél a díszítés megléte, vagy elmaradása tehát nem az elveszett bélyegzők pótlására készült újak megkülönböztetését szolgálta. Az utóbbiaknál csupán gyártási időszak jellemzője volt. A második világháború bélyegzői egy példányban készültek. Az elveszetteket a PRT-ben ugyanúgy érvénytelenítették, mint a postahivatalokét; az új bélyegzők pedig .a C-től folytatólagosan kapták az ellenőrzőbetűket. Tehát a táb-k ilyen bélyegzői mind másodpéldányok. Ez a megállapítás a központi tábori postaszervekre _nem vonatkozik.

A típuscsoportokat a tábori postaszervek jellegének megfelelő csoporto-

sításban soroljuk fel úgy, hogy a típuscsoportokon belül azok jellegének megfelelő alcsoportokat képezünk, melyeket az alábbi rövidítésekkel jelölünk::

Tábori postahivatalok Tph.

Tábori főpostahivatalok Tfph.

Sátortáborok Sát. . Hadtáp postahivatalok Hph.

Központi tábori postaszervek Ktp.

Tábori postamenetek Tpm.

Tábori mozgóposták Tmp.

Az első világháború másod és harmadpéldányú bélyegzőinek használatba, vételéből adódó bélyegzésváltozatok külön tanulmányt képeznek. Azokkal itt nem foglalkozunk. A gyártási mennyiség megadásánál zárójelben adjuk meg az elkészített összmennyiséget. A bélyegzőrátétekkel átalakított, valamint a számjelzésről betűjelzésre átvésett bélyegzőket az átalakítás utáni alakjuknak megfelelő csoportokba soroljuk, és nem mint változatokat kezeljük, mert az átvésetteknél nem állapítható meg utólag, hogy mit mire véstek át.

Táb-F. Típuscsoport. 1878-1913. Magyar bélyegeken előfordulható bélyegzések, amelyek bélyegzői osztrák, vagy magyar eredetűek lehetnek.

I. Osztrák eredetű bélyegzők:

A magyar bélyegeken előforduló táb. bélyegzések osztrák eredetű bélyegzőit használati helyük és idejük alapján két részre osztjuk.

1. A Boszniában használtak:

Tph-F. Alcsoport. 1878-1879. B3 rendszerű, egykörös hk-bélyegzőszöveg „K. u. K. FELDPOSTAMT/SARAJEVO „. Használtak a jelölt időszakban 1 darab bélyegzőt.

Hph-F. Alcsoport. 1878-1879. Az előzőkhöz hasonló bélyegzők „K.u.K. ETAPPEN-POSTAMT/szám". A bélyegzőket I-XXXI-ig számozták. Használtak a jelölt időszakban 31 darab bélyegzőt.

2. A hadgyakorlatokon használtak:

Tph-F és K. Alcsoport. 1891-1913. Helynév nélküli számozott táboriposta bélyegzők „K. u. K. PELDPOSTLEITUNG/N0 . . ." (tábori postaigazgatás), vagy „K. u. K. FELDPOSTEXPOSITUR/N0 . . ." (tábori postakirendeltség) és K. u. K. PELDPOSTAMT/N0 . . ." osztott szövegelrendezéssel.

Eddig 8 féle bélyegzést ismerünk magyar bélyegeken.

Ezek közül 3 darab magyar gyártmányú, éspedig az P típuscsoportból a "K.u.K. Feldpostleitung/N°4"(1875.IX.20.), "K.u.K.Feldpostexpositur/No14"„ (1875. X. 11.); a K típuscsoportból „K.u.K. Feldpost/Expositur N° 72"„ (1912. IV. 20.). Ez utóbbinál a Kr9 rendszerű keltezés német elrendezésű, de a napszakjelzés a magyar N és É rövidítés. Például: „20. APR. 912 N 12".

II. Magyar eredetű bélyegzők:

Sát-F. Alcsoport. 1883-1888. Az osztrák eredetűekhez hasonló rendszerű,, HELYNÉV-SÁTORTÁBOR" folytatólagos szövegelrendezésű bélyegzők. Betűtípus groteszk, méret 25 milliméter.

Készült 3 darab bélyegző. Az első Pécs (1883. V. 1.), az utolsó Kassa (1888. VI. 10.).

Sát-H. Alcsoport. 1895. B1 rendszerű, koronás vonalkázott pántos körbélyegző, „HELYNÉV/SÁTORTÁBOR" osztott szövegelrendezéssel. Betű típus groteszk, méret 30 milliméter.

Készült 1 darab bélyegző, Lúgos (1895. V. 25.).

Táb. Lx. Típuscsoport. 1912?-1919. Kr6 rendszerű, korona nélküli, vonalkázott pántos körbélyegzők. Alcsoportok:

Tph-Lx. I. Alcsoport. 1912?-1919. Kétpántos bélyegzők, V. alakfajtával. Táb. jelzés „TÁBORI POSTAHIVATAL", táb. szám a függőleges pántban, antikva számokkal (595. ábra). A számtól kétoldalt az 1905. évi fekvő „S" alakú díszítés. Néha díszítés nélkül is készült (596. ábra). Ellenőrzőbetű általában nagy, néha kis betűpár a szám két oldalán (597. és 598. ábra). Méret 28-30 milliméter.

A háború kitörése előtt 90 bélyegző készült, a háború alatt további 108 darab. Ezekből használatba került 167 darab. A használatra ki nem adottak és a használatban állókból megmaradt 3 darab, összesen tehát 32 bélyegző Magyarországra került. Ezeket részben a Vöröshadsereg használta; a második világháborúban mind a 32 példány újra használatba került.

Készült 198 darab (392) bélyegző. Az elsőt még nem ismerjük, az utolsó Tph 618 b (1919. V. 13.).

Tph-Lx. II. Alcsoport. 1942. Az év elején, a háromjegyű táb. szám rendszeresítésekor az Lx. I. alcsoport még használt bélyegzőit rátét alkalmazásával átalakították (599. ábra).

Átalakításra került 27 darab bélyegző.

Tfph-Lx. Alcsoport. 1912?-1914. Mint az előző alcsoport, de „TÁBORI FŐPOSTAHITATAL" szöveggel. Mind a háború előtt készült, gyártási adataik ismeretlenek.

Készült 7 darab bélyegző (14).

Hph-Lx. Alcsoport. 1912?-1918. A Tph. alcsoporttal megegyező bélyegzők, változott táb. jelzéssel. „HADTÁP POSTAHIVATAL" (600. ábra).

A háború kitörése előtt 37, a háború alatt 15 darab készült és került használatba.

Készült 52 darab (104) bélyegző. Az elsőt nem ismerjük, az utolsó Hph 448 C (1918. II. 10.).

Ktp-Lx. Alcsoport. 1919. Négy központi tábori, illetve katonai szerv részére készült bélyegzők. Kereszt és csillag díszítéssel. Kivitelük általában megegyezik a Tph. alcsoporttal. Szövegelrendezés:

a) „TÁBORI FŐPOSTAHÍVATAL" (601. ábra). Készült 5 darab bélyegző (1919. V. 3.).

b) „HADTÁPPOSTAHIVATAL" (602. ábra). Készült 2 darab bélyegző (1919. V. 3.).

c) „POSTA ÁLLOMÁS/BUDAPEST" (603. ábra). Eltérő, III. alakfajtával. Az alsó körszeletben antikva típusú, í —V római sorszámmal. Készült 5 darab bélyegző (1919. VII. 24.).

d) „POSTAHIVATAL HADSEREGFŐVEZÉRLET" (604. ábra). Készült 3 darab bélyegző (1919. XI. 16.).

Tpm-Lx. Alcsoport. 1917. Osztott szöveg „TÁBORI POSTAMENET/ Kezdő- Útközi- Végállomásnév" (605. ábra). Szöveghatárolójel hatágú tömör csillagpár.

Készült 4 darab (16) bélyegző. Az első Tpm. Brassó-Arad-Budapest (1917. V. 30.). az utolsó Tpm. Székelykocsárd - Budapest (1917. VI. 15.).



595—597. ábra



598—600. ábra



601—603. ábra



604—606. ábra

Táb-Ly. Típuscsoport. 1920-1925 között. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázott, kétpántos körbélyegzők. Alakfajta V. A koronadíszítéstől eltekintve mindenben — táb. jelzés, díszítés, kis és nagy ellenőrzőbetűk — megegyezik az Lx típuscsoporttal. A bélyegzőrátét alkalmazása következtében két alcsoportját különböztetjük meg.

Tph-Ly. I. Alcsoport (606. ábra). Táb. jelzés „TÁBORI POSTAHIVATAL". Méret 29-30 milliméter.

Készült 8 darab bélyegző. Gyártási adatok ismeretlenek.

Tph-Ly. II. Alcsoport. 1942. Az I. alcsoport valamennyi bélyegzőjét rátét alkalmazásával háromjegyű táb. számra alakították át.

Átalakításra került 8 darab bélyegző.

Táb-N. Típuscsoport. 1930-1938 között. Kr8 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli félpántos körbélyegzők. Szöveghatároló jel többágú csillag. Ellenőrzőbetű az alsó körszeletben.

Ktp-N. Alcsoport. Táb. jelzés „KÖZPONTI TÁBORI POSTAHIVATAL" (607. ábra). Méret 27-28 milliméter.

Készült 4 darab bélyegző. Gyártási adatok ismeretlenek.

Táb-O. Típuscsoport. 1930-1938 között. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli kétpántos körbélyegzők. Alakfajta V. Méret 26-27 milliméter. A bélyegzőrátét alkalmazása és a betűjelzés bevezetése következtében három alcsoportját ismerjük.

Tph-O. I. Alcsoport. Táb. jelzés „TÁBORI POSTAHIVATAL" (608. ábra). Minden tph. részére ellenőrzőbetű nélküli, fekvő „S" alakú díszítéssel és „A" ellenőrzőbetűvel (609. ábra) ellátott bélyegzőt gyártottak.

Készült 38 darab bélyegző. Gyártási adatok ismeretlenek.

Tph-O. II. Alcsoport. 1942. A háromjegyű számozás bevezetésével az I. Alcsoport bélyegzőit 1942 elején rátét alkalmazásával átalakították (610. ábra).

Átalakítottak 38 darab bélyegzőt.

Tph—O. III. Alcsoport, 1943. A táb. szám helyett a betűjelzés bevezetésével az O. II. alcsoport még használt bélyegzőiről a rátétet eltávolították s azokat betűjelre vésték át.

Átvéstek 22 darab bélyegzőt.

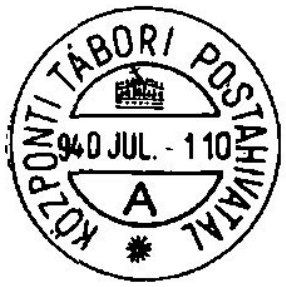
Táb—P. Típuscsoport. 1942-1943. Kr7 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli félpántos körbélyegzők. A rendszerváltozástól eltekintve mindenben megegyezik az N típuscsoporttal.

Ktp-P. Alcsoport. Táb. jelzés „KÖZPONTI TÁBORI POSTAHIVATAL". Méret 27 milliméter.

Készült 4 darab bélyegző. Az első Ktph. D (1942. X. 12.), az utolsó Ktph. G. (1943.III. 25.)

Táb-R. Típuscsoport. 1938-1944. Kr5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli pántos körbélyegzők. Méret 27 milliméter. A bélyegzőrátét alkalmazása a tph-oknak számmal vagy betűvel való megjelölése alapján három Tph. alcsoportot különböztetünk meg. Itt említjük meg azt a körülményt, hogy a második világháború táb. bélyegzőinél a hadtáp postahivatalok részére nem készültek eltérő szövegű bélyegzők, hanem azok számozását 500-zal kezdték.

Tph-R. I. Alcsoport. 1938-1942. A rendszerváltozástól eltekintve min-







607 – 609. ábra

1





2



610 – 612. ábra







613 – 615. ábra



616. ábra

deliben megegyezik a Tph-O alcsoporttal, az ellenőrzőbetű nélkülieknél elmaradt a díszítés (611. ábra).

Készült 82 darab bélyegző. Az első Tph. 1 (1938. III. 28.), az utolsó Tph 99 A (1942. II. 9.).

Tph-R. II. Alcsoport. 1942-1943. A 10-99-ig terjedő sorszámú és használatban álló tph-i bélyegzők részére 1 és 2 számmal ellátott rátétet készítettek. Azoknál a tph-nál, ahol a két utolsó számjegy a sorszámban azonos volt (például 116 és 216), új rátétes bélyegzőket gyártottak. „B" ellenőrzőbetűvel (612. ábra).

Készült 35 darab bélyegző. Az első Tph. 212 B (1942. X. 12.), az utolsó Tph. 257 D (1943. IV. 12.). Az I. alcsoportból átalakítottak 44 darabot. A használt bélyegzők száma 79 darab.

Tph-R. III. Alcsoport. 1943-1944. Félharántpántos - II. alakfajta körbélyegzők. Táb. szám helyett ponttal elválasztott betűcsoport (613. ábra). A sorozat „aa.aa"-val kezdődik és „xyz.xyz"-vel végződik. Méret 28 milliméter. AII. alcsoport bélyegzői közül a rátét eltávolításával és a bélyegző átvésésével eddigi ismeretünk szerint átalakítottak 23 bélyegzőt. Ezek könnyen felismerhetők, mert kétpántosak és a kivésés után a függőleges pánt üres maradt.

Készült 176 darab bélyegző. Az első Tph. br (1943. V. 14.), az utolsó Tph. lo (1944. X. 24.). Az RII. alcsoportból átalakítottak 69 bélyegzőt. A használtak száma 245 darab.

Tfph-R. Alcsoport. 1942. A Tph —R. I. alcsoporttal megegyező kivitelben, mindössze a táb. jelzés változik „TÁBORI FŐPOSTAHÍV AT AL -ra (614. ábra). Méret 28 milliméter.

Készült 10 darab bélyegző. Az első Tfph 1 (1942. II. 28.), az utolsó Tfph 2 E (1942. X. 12.).

Ktp-R, Alcsoport. 1938-1943. Félharántpántos bélyegzők. Táb. jelzés „TÁBORI POSTAIGAZGATÓSÁG" (615. ábra) és „KÖZPONTI TÁBORI POSTAHIVATAL".

Készült 5 darab bélyegző. Az első Tábori Postaigazgatóság (1938. IX. 19.), az utolsó Központi Tábori Postahivatal G (1943. III. 23.).

Tmp-V. Típuscsoport. 1942. Kr3+U+5 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli körbélyegzők, melyek a mozgóposta pótbélyegzők V. típuscsoportjával alakra és rendszerre megegyeznek. Osztott szöveg „MAGYAR KIRÁLYI/TÁBORI MOZGÓPOSTA" alakban. Méret -29 milliméter. Mozgópostaszám a keltezés első három láncán. A bélyegzők betűjele nagybetűvel az alsó körszeletben.

Készült 24 darab bélyegző. Az első Tmp A (1942. I. 5.), az utolsó Tmp Z (1942. VII. 21.).

Tph. Ks-hF. Típuscsoport. 1944-1945. Kelet nélküli, egykörös gumi kisegítőbélyegzők. A felszabadítás utolsó hónapjainak hadműveletei során megsemmisült táb. bélyegzők helyett Szombathelyen készültek. Táb. jelzés „TÁBORI POSTAHIVATAL" (616. ábra), vagy „HADTÁP POSTAHIVATAL/ Helynév". A bélyegző közepén a koronás címer. Szöveghatárolójel: keresztpár. A tph. bélyegzőkön a páros betűjel mindig ugyanaz, mint ami az elveszett bélyegzőé volt. A betűpárokat azonban a szokásos pont helyett a szöveghatárolójellel megegyező kereszttel választották el. A hph-ok működési körét az

illetékes hadtápkörzet legnagyobb polgári postahivatalára bízták. A hadtáp-körzet postájának kezelésére készültek a fenti szövegelrendezésű kisegítőbélyegzők. Ezeknél a betűjel helyett mindig a megbízott postahivatal neve szerepelt.

A készült és használt bélyegzők száma ismeretlen.

A magyar bélyegeken előfordulható osztrák táboriposta, valamint a táboriposta kisegítőbélyegzőkön kívül, az átalakítottakkal és átvésettekkel együtt 877 darab táboriposta bélyegző készült. Az első világháború másod és esetleges harmadpéldányai 311 darabot tesznek ki. Ez utóbbiak tetemes része nem került használatba.

V. Fejezet

A POSTAKÜLDEMÉNYEK KEZELÉSE ÉS A POSTAHELYEK KEZELÉSI BÉLYEGZŐI

A postai szolgáltatások területének bővítése mind több küldeményfajtát eredményezett. Ezek száma, különösen a magyar postaigazgatás önállósítása után rohamosan növekedett. A különböző küldeményfajták között nemcsak tarifális különbségek, hanem azok postai kezelésében is lényeges eltérések állottak fenn. Elégséges utalnunk a közönséges és rovatolt küldemények vagy a postautalványok és a pályaudvari levélszekrényekben feladott levélposta küldemények kezelésénél mutatkozó eltérésekre. Azokat a küldeményeket, melyekért elveszésük esetén a posta kártérítést fizet s melyeket épp ezért különös gonddal kezel, aminek érdekében ezeket a felvevő hivatal nyilvántartási számmal lát el és külön jegyzék kíséretében továbbít, „*rovatolt küldemények”*-nek nevezzük. A feladó ezekről mindig átvételi elismervényt, feladó vevényt vagy szelvényt kap. A többieket „*közönséges küldemény*”-nek hívjuk.

Az eltérő küldeményfajták bérmentesítése, illetve a szóbanforgó postai szolgáltatásokért felszámított díjak kiegyenlítése, valamint a feladástól a kézbesítésig eltelt idő alatti adminisztrációs munkák a küldeményeken, különböző jelzések alkalmazását tették szükségessé. Ezek, mint minden postai küldeménynél, a felhasznált értékcikkek érvénytelenítésére, a küldemények jellegére és bizonyos nyilvántartási — (rovatolási), — ellenőrzési vagy azonosító adatokra terjedtek ki.

A felsorolt adatok vezettek a küldeményfajtáknak megfelelő kezelési ágazatok kifejlődésére és az ennek következtében szükséges jelölések és jelzések elvégzésének meggyorsítására, a kezelési bélyegzők, valamint különböző ragjegyek alkalmazására.

Az egyes kezelési ágazatok kezdeti időszakában rendszerint hely és kelet nélküli, úgynevezett „*jelzőbélyegzők*”-et használtak. Ezt követően került sok esetben sor a postahelyek egyéb bélyegzőinek, mint például a hivatali fejbélyegzőknek és a főnöki bélyegzőknek kezelési bélyegzőként való felhasználására. Általában ezek alkalmazása után tértek rá a kezelési ágazatot is feltüntető — például „Kocsiposta”, „Kisutalvány” stb. — h-, illetve hk-bélyegzők használatára. Egyes, kizárólag kezelésjelző, vagy rovatolási adatokat tartalmazó jelzőbélyegzők helyett vezették be a ragjegyeket. Ilyenek az ajánlási ragjegy, a csomag ragszám, a „légi postával” ragjegy stb.

A kezelési hk-bélyegzők használatát 1893-ban körrendelettel megszüntetik, illetve megtiltják a hk-bélyegzőkön a kezelési szak megjelölését (Sz. R. 1896. évi kiadás VI. kötet 71. sorszám alatti 1893. április 13-án kelt 26.521. sz. körrendelet). Tekintettel azonban az ekkor már használatban álló kezelési hk-bélyegző nagy számára, azokat takarékossági okokból nem vonták be, hanem tönkremenetelükig, illetve az érdekelt hivatal esetleges névváltoztatásáig, a hivataloknál hagyták. Ezért találunk például hatszögletes pénzrovatolási hk-bélyegzést még 1926-ban is csomagszállítólevél bélyegein (Körmend, Mezőtúr stb.), vagy még 1930-ban pénzesutalvány hk-bélyegzést közönséges és ajánlott levélen (Túrkeve stb.). Épp e körülményre való figyelemmel ismertetjük az összes kezelési bélyegzőt, tehát még azokat is, melyek rendszeresítésük idejében bélyegen nem fordulhattak elő, mert gyártásuk megszüntetése után mint rendes hk-bélyegzők továbbra is használatban maradtak és valamennyit a küldemények értékcikkeinek értéktelenítésére, tehát bélyegzésére is alkalmaztak. A hivatkozott rendelet megjelenése után egyes nagyobb hivatalok e bélyegzőikből a kezelési jelzést kivésették és így használták azokat hk-bélyegzőkként. Így járt el például Budapest-Főposta a pénzrovatolási (617. ábra), Balassagyarmat postahivatal a pénzutalvány kezelési (618. ábra), Pinkafő postahivatal a „Kocsiposta” bélyegzőjével (619. ábra) stb. Ezek száma azonban elenyészően csekély, a hivatalok zöme átalakítás nélkül használta tovább ezeket a bélyegzőket.



617–619. ábra

A rendelet életbeléptetése korántsem jelenti azt, hogy ezzel a különböző kezelési bélyegzők rendeltetésszerű használata véglegesen megszűnt. A postaszolgálat további fejlődése az idők folyamán ismét felvetette, ha nem is olyan mértékben, mint az 1893-mal lezárult időszakban, bizonyos kezelési bélyegzők újabb rendszeresítését. Ezek körül egyesek hasonló sorsra jutottak, mint a 19. századbeli elődeik, gondoljunk csak a légiposta hit-bélyegzőkre. Mások viszont még ma is rendeltetésszerű használatban vannak, mint például a pályaudvari levélszekrényből eredő küldemények kezelési hk-bélyegzői.

A kezelési h- és hk-bélyegzők alakja s rendszere, tehát végeredményben típuscsoportja is, általában megegyezik a korabeli postahivatalok bélyegzőivel s azoktól főleg a kezelési jelzés feltüntetésével térnek el. Emiatt ezeket ugyanolyan elvek szerint tárgyaljuk és típuscsoportjaikat is hasonlóan jelöljük, mint az egyéb postahelyeknél. A típuscsoportot jelző nagybetű, vagy ha szükséges két betű alkalmazása, úgy az előtt kötőjellel kapcsoljuk a szóbanforgó kezelési

szak rövidített jelzését. A kezelési jelzések rövidítését mindig azok ismertetésénél adjuk meg.

A kezelési ágazatokat jellegük alapján két nagy csoportba osztjuk. Azokat, melyeknél az igénybevevő közönség tudja, hogy küldeménye, illetve annak kezelése a postai szolgáltatások melyik ágazatához tartozik — (például ajánlott levél, légiposta levél, csomagküldemény, stb.) — „*szakkezelés*”-nek, azt pedig, amelynél a feladó nem ismeri, hogy a küldeményénél milyent alkalmaznak, „*belkezelés*”-nek nevezzük. Például a levélszekrényekbe bedobott küldemények kezelése.

A) A SZAKKEZELÉSEK ÉS BÉLYEGZŐIK

A szakkezelések jellegzetes tulajdonsága, hogy azok igénybevételéért értékeikkel vagy készpénzzel díjat kell leróni, szemben a belkezeléssel, mely a feladót külön nem terheli. Valamennyi küldeményfajtánál felvevő-, leadó-, kiadó-, rovatoló-, továbbító- és kézbesítő szolgálatot különböztetünk meg. A szakkezelési bélyegzőkön a kezelési ágazaton — küldemény faj tán — kívül az azt ellátó szolgálatot is feltüntették, kivéve a kézbesítő szolgálatot. Ez a rendelkezésre álló helynek megfelelően részben kiírva, de általában különböző rövidítésekkel történt.

A hivatalok számozási rendszerének bevezetése után a budapesti főposta utódánál a Budapest 4 postahivatalnál, tekintettel a legszélesebb rétű postaszolgálat ellátásához felállított sok munkahelyére, az éjjel-nappali szolgálat tartására és e két ok eredményeként az ott használatban álló nagyon magas bélyegzőszámra, az ellenőrző betűcsoportok alkalmazásánál engedélyezték, hogy azok első betűje a kezelési ágazatot s ha szükséges volt, a második betű a küldemény kezelésének megfelelő szolgálati ágazatot jelölje. A tulajdonképpeni ellenőrzőbetűk tehát csak az ezek után következők voltak. Mivel ezek bélyegzéseiből az egyes kezelési ágazatok megállapíthatók, ezeket a kezelési bélyegzők utódbélyegzőinek tekintjük és bélyegzéseiket a megfelelő kezelési bélyegzések csoportjába soroljuk.

A betűcsoportok első betűjével nyolcféle kezelési ágazatot jelöltek meg, a *„C”* a címnyomozást, a *„Cs”* a csomagot, az *„É”* az értéklevelet, az *„F”* a fiókbérletet, az *„L”* a levélküldeményt, a *„P”* a postán maradót (poste restante), a „T” a táviratot és végül az „U” az utalványt jelentette. A második betűvel négyféle szolgálatot határoztak meg, az *„F”*-et a feladó-, a *„K”*-t a kiadó-, az *„L”*-et a leadó és végül a *„T”*-t a továbbító szolgálat jelzésére használták. A felsorolt jelzéseket mindig nagybetűkkel, az ellenőrzőbetűket pedig kisbetűkkel vésik. Azért ezt a szabályt se tekintsük 100%-osnak, mert hasonlóan az eddigi ilyen megállapításainkhoz, ez alól is lesznek kivételek. Ezekre azonban mindig csak az érintett típuscsoportnál térünk ld. Az 1899-1938-ig használt betűcsoportok kezdőbetűi a következők: C, CsP., CsL., É., F., LF., LK., LL., LT., P., TF., TK. és az U. A tárgyalt jelölési rendszert 1938-ban a Budapest 4 hivatalnál is megszüntették, azóta a tönkrement és kiselejtezett bélyegzők helyett gyártott újakat a többi postahivatalhoz hasonlóan látják el ellenőrzőbetűkkel.

A múlt század kezelési bélyegzői közül azokat, melyeknek használata a 20. századra is átnyúlt, ugyanúgy alakították át, mint a hivatali hk-bélyegzőket. Tehát a B3/2 és B1/2 rendszerűeket B3/3 és B1/3-ra, a Kr8n rendszerűeket pedig Kr9-re. Az 1918-1920 között korona nélkül gyártott (x alcsoportok) bélyegzőkbe a korona utólagos bevésése, valamint az ugyanebben és az 1946-1947-es időszakban végrehajtott koronakivésés is ugyanúgy történt, mint a hivatali hk-bélyegzőknél. A típuscsoportok ismertetésének végén, amikor megadjuk az ismert vagy lehetséges bélyegzések számát, rövidség kedvéért az egyes kezelési ágazatok kezdeti időszakának a színes festékpárnák használatából, az említett és a századfordulóra eső átalakításokból és az ezt követő két ízbeni a koronakivésésekből adódó eltérő bélyegzéseket „változatok” gyűjtőnévvel jelöljük.

1. Az ajánlott levél és az ajánlási bélyegzők (aj)

Az ajánlott levél rovatolt küldemény, tehát a feladáskor a posta jegyzékbe foglalja, az átvételt feladóvevényen igazolja, jegyzékkel továbbítja és a címzettnek az átvétel elismerésével adja ki, valamint külön kívánságra az átvételről — tértivevény — a feladót értesíti. A levelezésnek ezt a formáját eredetileg a bírósági idézések kézbesítésénél alkalmazták és csak később terjedt a magánlevelezésre. Ajánlott küldemény elvesztése esetén a posta már ekkor is kártérítést fizetett. A levelezésnek ezt a biztonságosabb módját a közönség később arra kezdte felhasználni, hogy azokban pénzt vagy egyéb értékeket küldött. Ennek következtében azonban már a 18. században nemcsak a levelek kifosztása, hanem az egész postaküldemény eltulajdonítása mind gyakoribbá vált. A kártérítésekre kifizetett összeg rohamosan növekedett, ami arra az intézkedésre késztette a postavezérigazgatóságot, hogy részben megtiltotta az ajánlott levelekben értékek küldését, részben pedig átmenetileg felfüggesztette az elveszett küldemények utáni kárigény kifizetését. Ez utóbbi viszont magával vonta az ajánlott levél forgalom rohamos és nagyfokú visszaesését, így azután a szavatosságot és az ezen alapuló kártérítési kötelezettséget hamarosan visszaállították.

Az ajánlott levelet a postamester jegyzékbe foglalta s annak sorszámát, valamint az ajánlott levél jelzésére szolgáló „N. B.” betűket rájegyezte a levélre. Ugyancsak a címoldalon fel kellett tüntetni a feladónak, ha az elmulasztotta, akkor a postamesternek, hogy állított-e ki feladó vevényt és kérte-e tértivevény kiállítását és visszaküldését. Innen ered a leveleken az „E. R.” jelzés (Erga recepisse). Mind az ajánlott kikötésért, mind a vevények kiállításáért járó díjat a feladónak kellett megfizetnie, még akkor is, ha a viteldíjat különben a címzett fizette. A felsorolt díjakat részletezve a levél pecsétoldalára kellett felírni. A felsorolt feljegyzések közül elsőnek a díjrészletezés szűnt meg az első postabélyeg megjelenésével. Ettől kezdve a levél viteldíját és az ajánlási díjat postabélyegben ragasztották fel. A forgalom növekedése előbb-utóbb mind több és több hivatalnál vonta magával az ajánlási jelzőbélyegzők használatát. A legrégebben ismert jelzőbélyegzőt Brassó postahivatal használta 1829-ben. Az ajánlási jelzőbélyegzők általában sorbélyegzők (620. ábra), néha ívelten vésettek (621. és 622. ábra). Ismerünk azonban ellipszis

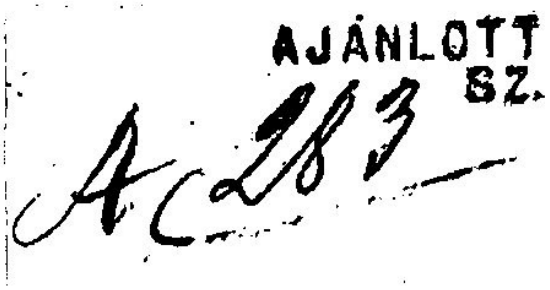
(623. ábra), sőt vágottsarkú fekvő téglalap alakút (624. ábra), is. A használt betűtípus általánosan antikva, de kurzív (625. ábra) és írott betűk (623. ábra) is előfordulnak. Az ajánlási jelzés a francia eredetű német „Rekommandiert" szó legkülönfélébb rövidítése: „Recom.", „Recoman.", „Recomand.", „Recomdt", „Recommand.", „Recomando", „Recomandirt", és „Recommandirt" alakban. Az első magyar nyelvűek, „Ajánlott" szöveggel 1848-ban kerülnek hasz-



620—622. ábra



623—625. ábra



626. ábra



627—628. ábra

nálatba. A jelzőbélyegzőket eleinte csak a nagyobb hivatalok alkalmazták, a magyar postaigazgatás önállósulásáig azonban használatuk már általánossá vált. A használt festékpárna színe 1828-1850-ig zömmel fekete, de gyakori a vörös alkalmazása is, majd 1867-ig ennek használata már általánosnak nevezhető. A színhasználatot 1872-ben szabályozták (PRT. 1872. V. 30-i 16. szám), mikor is az 1867. november 23-i berlini szerződésre hivatkozva a fekete szín kötelező használatát írják elő a vörös helyett. Két évvel később a bélyegzés helyét a küldemény jobb felső sarkába jelölik ki, mely alá az ajánlási számot kell feljegyezni (PRT. 1874. IV. 17-i 14. szám). Ennek a rendelkezésnek alapján készül-

nak a kétsoros magyar „Ajánlott/ . . . sz.” (526. ábra), és horvát „Properuceno/br ...” jelzőbélyegzők. Az ajánlási jelzőbélyegzők alakja még egyszer megváltozott (PRT. 1882. november 7-i 40. szám), 1882. november 20-i hatállyal valamennyi postahivatal részére egységes kivitelű jelzőbélyegzőt gyártottak „R . . . sz.”, illetve „R.br ...” alakban. E bélyegzők használatának végére tett pontot az 1890. február 4-én kelt 60.817./1889. sz. rendelet (PTRT. 1890. február 24-i 10. szám), mellyel az ajánlási ragjegyeket rendszeresítették és március 1-i hatállyal megszüntették a jelzőbélyegzők használatát. Ez az intézkedés azonban nem jelentette ezeknek végleges eltűnését. Az első világháború állandóan növekvő katonai behívásai a nyomdaiparban is hamarosan éreztettek hatásukat, aminek egyéb okok közrejátszásával az lett az eredménye, hogy mind több postahivatalnál előbb fogytak ki az ajánlási ragjegyellátmányok, mint ahogy a pótlást az érdekelt nyomda szállította volna. Ezért a ragjegyek pótlására az érintett hivatalok ismét használatba vették, ott ahol még megvoltak, régi jelzőbélyegzőiket. Ezen túlmenően az ilyen időszakok áthidalására az Anyagszertár 1917-ben újra rendelt és 1918-ban már tucatjával gyártatott 1882-es típusú ajánlási jelzőbélyegzőket (627. és 628. ábra). Természetesen a ragjegyellátmány beérkezésével egyidejűleg a használó postahivatal ezeket beszolgáltatta. A második világháború után ugyancsak kerültek ilyenek használatba, sőt sok hivatalvezető saját hatáskörében rendelt illetve készíttetett jelzőbélyegzőket.

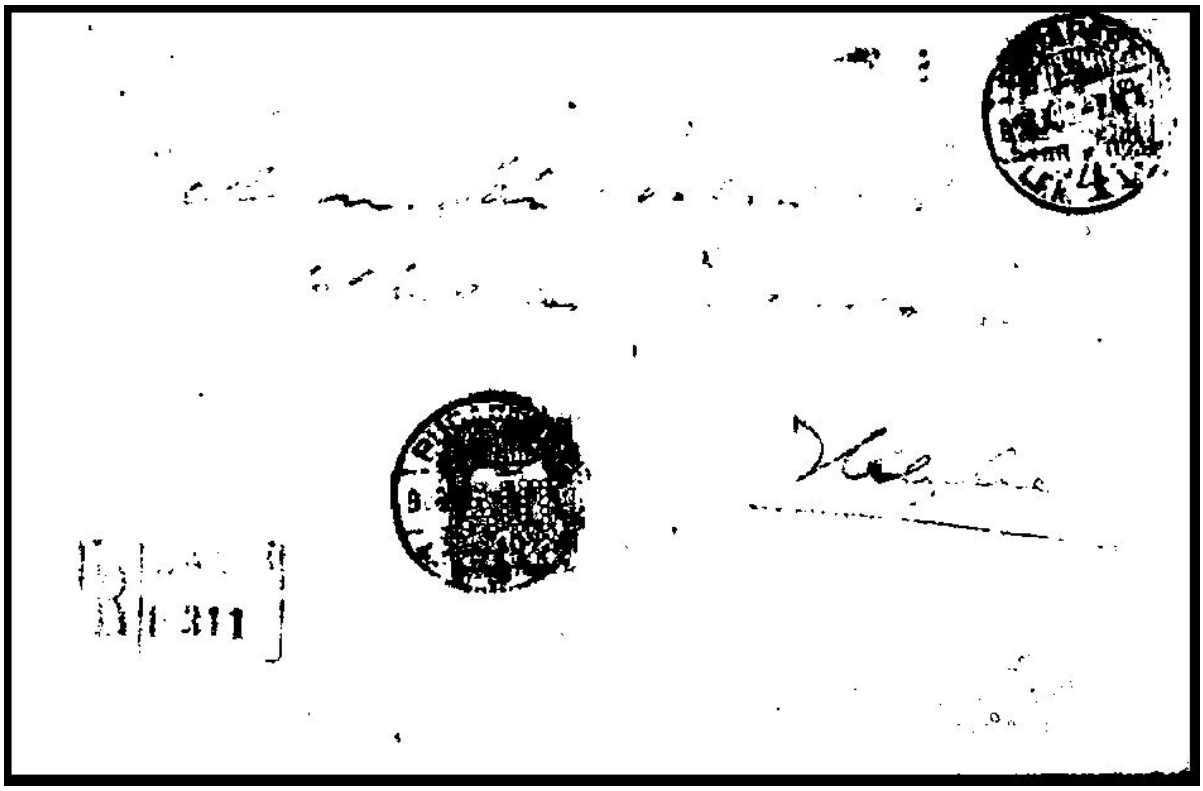
Néhány évvel az ajánlási jelzőbélyegzők első használatbavétele után az 1830-as évek elején Pest, majd mind több nagy vidéki város postamestere olyan h-bélyegzőket készíttetett, ahol az ajánlási jelzést beépítették a helynévbélyegzőkbe. Tekintélyes részük alakban is eltérő, sokszor nagyon díszes kivitelben készült. Eddigi ismereteink szerint a legrégebbi előfordulási év a hW típuscsoportba tartozóknál 1832, a hD típuscsoportnál 1842. A hk-bélyegzők használatba vétele után, már 1847-ben feltűnik az első B típuscsoportbeli ajánlási hk-bélyegző is. Hamarosan követik ezeket a C típuscsoport bélyegzői, melyek B2, majd 1868-tól B3 rendszerűek. Az 1850-es évek elején kerülnek használatba az E és 1874-ben a G típuscsoport ajánlási hk-bélyegzői. A hk-bélyegzők közt kétségkívül legérdekesebb Kolozsvár B típuscsoportbeli bélyegzője (650. ábra), ahol az ajánlási jelzés után a sorszám részére helyet hagytak és elé vésték az „N°” jelzést. 1874 után ajánlási hk-bélyegző már nem készült, mert helyüket részben elfoglalták a levélposta hk-bélyegzők, részben pedig az 1874-ben rendszeresített sorszámhelyes ajánlási jelzőbélyegzők feleslegessé tették, hogy az ajánlási jelzés kétszer szerepeljen a küldeményeken.

A postakezelés egyszerűsítésére való törekvés során mind több postaküldemény fajtánál szűntették meg az érkezési bélyegzések alkalmazását. Ezek közül a sort az ajánlott küldemények zárták le 1958-ban, amikor a rovatolt küldemények közül elsőnek az ajánlott küldeményeknél is megszüntették az érkezési bélyegzést.

Az ajánlott levelek kezelésével kapcsolatosan a magyar postának még egy érdekes és egyik vonatkozásában világviszonylatban is egyedülálló kísérletéről kell megemlékeznünk. A kérdés annál inkább is figyelemre méltó, mert közel fél évszázadig mind a gyűjtők, de ami még ennél is döntőbb, mind szakíróink és kutatóink figyelmét elkerülte. Egy egészen más természetű kutatómunka során 1949-ben bukkantunk rá a 13.041/1906. sz. rendeletre (PTRT.

1906. IV. 4-i 17. szám), amely az első ajánlott levélfelvevő automaták kísérleti használatáról intézkedik. Pár hónappal később sikerült 3 darab olyan levelet is találnunk, melyeket ezeken az automatákon adtak fel. Az azóta elmúlt 15 év alatt még 3 levél, illetve levélrész került elő, így ismert számuk 6 darab.

Az említett rendelet szerint 1906. május 1-től a Budapest 4 (központi) és a Budapest 6 (Gyár utcai) postahivatal a belföldre, Ausztriába, Bosznia és Hercegovinába, valamint Németországba szóló ajánlott levelek felvételére — kísérletképp — önműködő gépszekrényt (automata) használt (196. old. 6. ábra).



629. ábra

A gépbe 18 cm. hosszúságig, 15 cm szélességig és 3,5 cm vastagságig terjedő ajánlott küldeményeket lehetett feladni. A feladás előtt a bérmentesítési díjat, 10 fillér kivételével a feladó volt köteles felragasztani. Például 20 g-os helyi ajánlott levél bérmentesítési díja akkor 16 fillér volt, tehát a levélre a feladónak 6 filléres bélyeget kellett felragasztani A levél bedobása után egy 10 filléres pénzérme hozta a gépszekrényt működésbe. Ennek eredményeként a gép a küldemény bal alsó sarkába, piros számmal, az ajánlási ragjegyekhez hasonlító jelzést nyomott. Ez egy függőleges osztóvonallal két mezőre tagolt, fekvő téglalapalakú keret (629. ábra). A bal oldali kisebb részben egy nagy R betűt, a jobb oldaliban felül a hivatal nevét, alul római számmal a gép sorszámát és ehhez kötőjellel kapcsolva az arab számokból álló ajánlási számot találjuk. A gép 1-1000-ig sorszámozott és akkor automatikusan 1-től kezdte a számozást. Az ajánlási jelzés rányomása után a küldemény a gépszekrény alsó, zárt

részébe esett s ezzel egyidejűleg a gép a feladónak kártya alakú feladóvevényt dobott ki. A vevény a hivatal nevét, a feladás napját, a gépszekrény számát és az ajánlási számot tartalmazta. A bérmentesítési díjból így hiányzó 10 fillért a szekrényt ürítő postaalkalmazott ragasztotta fel, a küldeményeket rovatolta, majd ennek megtörténte után hk-bélyegzőjével lebélyegezte a küldeményen levő összes bélyeget. Az ellenőrzésre való hivatkozással a rendelet 6. bekezdése „AUT.”„lyukasztással ellátott bélyegeket rendszeresít s azoknak más küldeményeken való_használatát, illetve árusítását szigorúan megtiltotta. A bélyegek előállításához az 1906. évi kis korona vízjelű 15-ös fogazású Turulos 10 filléres bélyegeket használták fel. Ez a bélyegünk hivatalos lyukasztással készült és rendeltetése szerint ajánlási bélyegként került használatba, tehát ilyen formában az egész világon egyedülálló.

A gépek nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, de nagyon nem is volt mit beváltaniuk. Jóllehet nem kellett ajánlási ragjegyet felragasztani és nem kellett a feladóvevényt kitölteni; ezzel szemben a bérmentesítés két részben történt, ürítés után a rovatoláshoz a küldeményeket sorrendbe kellett rakni, az AUT-bélyegeket külön kellett kezelni, azok külön elszámolás tárgyát is képezték. A közönség idegenkedése s az akkori nem épp nagyszámú automata miatti járatlansága következtében a gépeket az első hónapokban külön postaalkalmazottnak kellett kezelnie. Így ezek használata nemcsak hogy nem hozta meg a várt gyorsabb és kevesebb munkával járó eredményt, hanem az így feladott küldemények kezelése bonyolultabbá és nehézkesebbé vált a szokásos feladási módnál. Rendeleti intézkedést ugyan sem a használatból való kivonásukra, sem az AUT-bélyegek maradványkészletének további sorsára nem találtunk, de minden bizonnyal már 1907 elején beszüntették használatukat. Az eddig ismert legkésőbbi ilyen levélnek hk-bélyegzése 1907. február 25.

Az ajánlási h- és hk-bélyegzők típuscsoportjait a postahivatalok típuscsoportjainak sorrendjében ismertetjük s a rövidség kedvéért csupán az eltérések tárgyalására térünk ki. Típuscsoportok:

1. H-bélyegzők

Aj—hA. Típuscsoport. 1834-185?. Általában kétsoros, ritkán egysoros szövegelrendezéssel. Az egysoros „Aj. jelzés/Helynév” a kétsoros „Helynév/ Aj. jelzés” alakban készült. Aj. jelzés az egysoros elrendezésnél „N. B.” monogram, a kétsorosnál „Recomandirt”. A betűtípus az egysorosnál írott (630. ábra), a kétsorosnál általában a helynév antikva nagybetűkkel, az aj. jelzés ívelten vésett írott, nagy kezdőbetűvel (631. ábra), ritkán mindkét sor antikva nagybetűkkel, egyenes (632. ábra) vagy ívelten vésett sorokkal (633. ábra). A bélyegzések színe fekete.

Használtak 8 darab bélyegzőt. Az első Caschau (1834), az utolsó Comorn 185?).

Aj—hB. Típuscsoport. 1838. Vágottsarkú fekvő téglalapalakú bélyegző, „Helynév/Aj. jelzés” elrendezéssel. Aj. jelzés „Recomend.” Betűtípus antikva/ Írott. Bélyegzések színe fekete. (634. ábra).

Használtak 1 darab bélyegzőt. Ofen (1838).

Aj-hC. Típuscsoport. 1833-1848. Az ellipszis alak majdnem minden formája előfordul, kivételesen kettős keretvonalat is használtak (635. ábra).



630–632. ábra



633–635. ábra



636–638. ábra



639–641. ábra



642–644. ábra

Szövegelrendezés mindig osztott, „Helynév/Aj. jelzés”, néha „Aj. jelzés/Aj. jelzés/Helynév” alakban. Aj. jelzés „RECOMANDO/NB” (636. ábra), „Recomendirt”, (637. ábra), „RECOMANDIRT” (638. ábra) és „Recommandirt” (635. ábra) és „recomandirt” (639. ábra).

A helynév általában vízszintes, egyenes (638. és 639. ábra) és ívelt aj. jelzéssel (635.-638. ábra), néha mindkettő ívelt. Az aj. jelzés betűtípusa megegyezik a helynévével, de néha írott (637. ábra), végig kurzív típusú kisbetűvel írva is előfordul (639. ábra).Díszítést egy bélyegzőnél ismerünk (635. ábra). A fekete színű bélyegzéseken kívül vörös, zöld és kék szín is használatos volt.

Használtak 11 darab bélyegzőt. Az első Pesth (1833), az utolsó Apathin (1848). Az ismert bélyegzések száma a színes bélyegzésekkel együtt 14 féle.

Aj-hD. Típuscsoport. 1842. Egygyűrűs körbélyegző. A gyűrű felső részében aj. jelzés „RECOMENDIRT”, az alsóban bajusz alakú díszítés (640. ábra). Helynév a belső körben, vízszintes sorban.

Használtak 1 darab bélyegzőt. Pesth (1843.). Ismert bélyegzések száma a színesekkel együtt 3 féle.

Aj-hW. Típuscsoport. 1832-1845. A különleges típuscsoportba a szalagív (641. ábra), a sárkányfejes (642. ábra), a kígyófejes (644. ábra), és a szokványos formáktól teljesen eltérő rajzos keretű (645. ábra) vagy címerpajzs alakú h-bélyegzőket soroltuk. Szövegelrendezés általában kétsoros, de az aj. és franco jelzés összetett alkalmazása esetén (642.) ábra négysoros. Betűtípus antikva, nagybetűk néha kurzív és egy esetben groteszk/írott (645. ábra). Aj. jelzés „RECOMANDIRT”, gyakran két M-mel vagy „RECOMMENDIRT”. Ismert bélyegzésszínek fekete, kék, vörös és zöld.

Szándékosan itt mutatjuk be (643. ábra) a Rimaszombatról eredő ajánlott levelek bélyegzését. Mind Térfi, mind az a kevés számú gyűjtő, aki ilyen levéllel rendelkezett, ezt a bélyegzést hosszú ideig egy bélyegző lenyomatának vélte. Az ismert bélyegzések gondos összehasonlításával jutottunk arra a következtetésre, hogy vagy a véletlen játéka, vagy még inkább a postamester túlzott pontossága szülte ezeket a bélyegzéseket. Megállapítottuk, hogy ezek két bélyegző — egy h és egy jb — gondos egymás mellé nyomásával jöttek létre. Ezt a feltevésünket beigazolták az azóta előkerült olyan korabeli levelek, amelyeken a két bélyegzés keretvonala keresztezi egymást, illetve néha hézaggal fut el egymás mellett.

Használtak 10 darab bélyegzőt. Az első Zeng (1832), az utolsó Zeng (1845). Az ismert bélyegzések száma a színesekkel együtt 12-féle.

2. Hk-bélyegzők

Aj—B. Típuscsoport. 1847-185?. Kizárólag B2 rendszerű, általában álló (646. ábra), kivételesen fekvő (647. ábra), vágottsarkú téglalap keretvonalas hk-bélyegzők. A keltezésben mindig sorválasztó vonalat használnak. Hó- és napjel antikva arab számokkal. Mindig osztott szöveggel „Helynév/Aj. jelzés” elrendezésben készültek. Betűtípus általában vegyesen vésett antikva/groteszk, néha groteszk/antikva (646. ábra). A szövegsorok vonalvezetése ívelt/egyenes (646. ábra), szögletes/egyenes (648. ábra), egyenes/ívelt (647. ábra) és végül mindkettő egyenes lehet (649. ábra). Ajánlási jelzés: „RECOM”, „RECO-







645 – 647. ábra







648 – 650. ábra







651 – 653. ábra







654–656. ábra

MAND:", „RECOMAN"; és „AJÁNLOTT". Ide soroljuk Kolozsvárnak már tárgyalt sorszámjeles bélyegzőjét is (650. ábra).

Készült 10 darab bélyegző. Az első Hermannstadt (1847), az utolsót még nem tudtuk megállapítani. Az ismert bélyegzések száma 12 féle. •

Aj—G. Típuscsoport. 1850-1869. Egységes kivitelű aj. hk-bélyegzők. Osztott szövegelrendezéssel, „Helynév/Aj. jelzés" alakban. Betűtípus antikva/ groteszk (652. ábra), néha csak antikva (651. ábra). A bélyegzők rendszere szerint két alcsoportjukat ismerjük.

Aj-CE. Alcsoport. 1850-1867. B2 rendszerű bélyegzők. Hó- és napjelzés antikva arab számokkal, mindig sorválasztó vonallal. Aj. jelzés „RECOMMANDIRT” (651. és 652. ábra), majd a készítési időszakok végén „AJÁNLOTT” (653. ábra). Betűtípus általában antikva, de ritkán előfordul az antikva/groteszk vegyes alkalmazás is (652. ábra).

Használtak 6 darab bélyegzőt. Gyártási adataik ismeretlenek.

Aj-CF. Alcsoport. 1868-1869. B3 rendszerű bélyegzők. Aj. jelzés „AJÁNLOTT”. Különben megegyezik a CE alcsoporttal. A keltezésből a sorválasztó vonal néha hiányzik. (654. ábra).

Készült 2 darab bélyegző, Temesvár (1868. III. 12.), Debreczen (1869. XI. 18.). Az ismert bélyegzések száma 3 féle.

Aj-WGE. Típuscsoport. 1847. Ide soroltuk Székesfehérvár „RECOMEND” aj. jelzésű és a hivatali WCE típuscsoporthoz hasonló bélyegzőjét, amelybe azonban évszámot nem véstek.

Használtak 1 darab bélyegzőt.

Aj-E. Típuscsoport. 1850-1867. Osztott szövegelrendezésű — „Helynév/Aj. jelzés” — hk-bélyegzők. Aj. jelzés „Recommandirt” formában vagy végig nagybetűkkel. Betűtípus antikva (655. ábra), groteszk (656. ábra) vagy vegyesen vésve antikva/groteszk (657. ábra).

Készült 3 darab bélyegző. Gyártási adataik ismeretlenek.



657-659. ábra

Aj-F. Típuscsoport. 1867-1890. B3 rendszerű hk-bélyegzők, „Helynév/AJÁNLOTT” szövegelrendezéssel, antikva/groteszk típusú betűkkel. Keltezés antikva arab számokkal (658. ábra), hó jelzés ritkán betűvel rövidítve.

Eddig 7 darab bélyegzőt ismerünk. Gyártási adatok ismeretlenek.

Aj-G. Típuscsoport. 1874. Krö5 rendszerű aj. bélyegzőt mindössze egyet ismerünk (659. ábra). Szövegelrendezés, mint az P csoportnál.

Készült 1 darab bélyegző, Nagyvárad-Város (1874).

Összesen 61 darab aj. h- és hk-bélyegzőt használtak. Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 75 féle.

2. A kocsiposta és bélyegzői (kop)

A KOP. eredete a 18. század derekára nyúlik vissza. Mária Teréziának egy 1749-ben kiadott rendelete hívta életre. Eredetileg menetrend szerint közlekedő társas kocsit, jelentett, amely az utasokon kívül csomagot és pénzküldeményt is szállított. Egy századdal később, 1850-ben rendszeresítik a Cariol kocsijára-

tokát, amelyek csak postazárlatokat — csomag, értéklevél és levélposta — szállítanak, utasokat nem. A vasúti közlekedés fejlődése azonban hamarosan kiszorítja a kocsiszállítást, s a posta szállító szolgálatának lebonyolítása kizárólag a mozgópostákra hárul. A csomag és értéklevél forgalom azonban ezalatt a száz év alatt annyira összenőtt a kocsiposta elnevezéssel, hogy ezt a küldeményfajtát még hosszú ideig, egészen 1900-ig kocsiposta küldeménynek hívták. Amikor azután sor került a kocsiposta küldemények kezelési bélyegzőinek használatára, azoknál a hivataloknál, ahol ilyeneket rendszeresítettek, a levélposta kezelésénél használt hk-bélyegzőket megkülönböztetésül „Levélposta" szöveggel látták el.

A kop. küldemény felvételénél a feladó részére feladási vevényt áhítottak ki. Különösen Budapestről a vidékre feladott csomagoknál, de természetesen máshol is előfordult, sokszor a kötött súlyhatár miatt, hogy egy címre több kop. küldeményt adtak fel. A felvétel meggyorsítására engedélyezték ezek úgynevezett csoportos feladását. Ilyen esetben csak egy vevényt áhítottak ki, melyet „csoportos vevénynek" neveztek. Budapesten ezek felvételét külön munkahely végezte, melynek kezelési bélyegzőjét „Cs. V."-vel jelölték. Rendeltetésére való tekintettel soroltuk ezt a kop. bélyegzők közé.

Az első kocsiposta hk-bélyegzőnk eredetét még homály fedi. A bélyegző alakja és rendszere teljesen megegyezik az osztrák postaigazgatás korából eredő B2 rendszerű, E típuscsoportba sorolt bélyegzőkével (660. ábra). Bár hasonló postahivatali hk-postamesteri bélyegzőt a bélyeg megjelenése előtti időből ismerünk, de ez Térfi művében nem szerepel, tehát 1850 után készíthették. Az is tény, hogy Müller sem ismerteti, viszont mivel a magyar postaigazgatás B2 rendszerű bélyegzőket nem gyártott, így megállapíthatjuk, hogy ez az osztrák postaigazgatás idejében készült. 1850 és 1967. V. 1. között. A bélyegző kop. jelzést tartalmaz, tehát végeredményben ezt tekinthetjük az első kop. hk-bélyegzőnknek.

Szatmár postahivatal kizárólag a kop. küldemények kezelésénél 1872-től két darab olyan F típuscsoportbeli bélyegzőt használt (661. ábra), melyeken vízszintes sorban a keltezéssel két részre osztott jelzést találunk. A keltezéstől balra „I" vagy „II", jobbra „IN" (indítás) rövidítés. Még tisztázásra szorul, hogy a számok az első (reggeli), a második (esti) indítást vagy pedig a kop. küldemények két fajtájának, csomag és értéklevél felvételi munkahelyeit jelölték-e. Bár ezek a hk-bélyegzők kifejezett kop. jelzést nem tartalmaznak, mivel kizárólag kop. küldemények kezelésénél használták mint a kop. elődbélyegzőit ebbe a csoportba soroltuk.

Kizárólag kocsiposta küldemények kezelését ellátó hivatalokat, közvetlenül a posta önállósítása után, főnöki bélyegzőkkel szerelték fel. Az 1880-as évek elején került sor az említett, valamint a több munkahelyes, tehát rendszerint kincstári postahivataloknak kop. hk-bélyegzőkkel való ellátására. Az 1890-ig gyártottak az F, az 1892-ig gyártottak a Hx típuscsoportba tartoznak. Hy csoportbeliek már nem készültek, mert azok gyártási idejének kezdetére esik a szakjelzések alkalmazásának a hk-bélyegzőkön való megtiltása. Ez a rendelkezés azonban korántsem jelenti azt, hogy a már régen elavult kocsiposta gyűjtőnév használata is megszűnt. Igaz, hogy ettől kezdve a rendeletekben és a postai segédkönyvekben a kocsiposta küldemények elnevezés mellett, mind. gyakrabban használják a „csomag", „csomagküldemény" és

„értéklevél” megjelölést. Anélkül, hogy a kérdés rendeletileg szabályozásra került volna, 1900. január 1-től hivatalosan a kocsiposta megjelölést már nem használták.

A kop. bélyegzők gyártása még javában folyt, amikor a Budapest-Főposta részére „P. L.” kezelési jelzésű bélyegzők készültek (678. ábra). A „pénzeslevél” kezelés ily módon való megkülönböztetése már az első jele volt a kétféle kocsiposta küldemény szétválasztásának. Az utalvány- és csekkforgalom növekedése a pénzes levelek használatát mind jobban és jobban lecsökkentette, amit mi sem bizonyít jobban, mint az a körűimén}, hogy 1899-ben a Budapest 4 hivatal részére már csak egy darab „É” jelzésű (értéklevél) hk-bélyegzőt rendeltek. A 20. század elején ezek kezelése már a Budapest 4 postahivatalnál sem igényel külön munkahelyet, hanem azt a levélfelvétellel foglalkozó munkahelyre tették át. Ez az oka annak, hogy Budapest 4 hivatal részére többé már nem gyártottak sem „P. L.” sem „E” jelzésű bélyegzőket.

Az 1890-es évek vége felé ennél a hivatalnál újabb bélyegzőcsoportot vesznek használatba a csomagfelvételnél, ahol a felvételi munkahelyekhez felvevő mérleg is tartozott. A mérlegelési hibák ellenőrzésére a mérlegeket megszámozták s minden mérlegkezelő egy-egy vágottsarkú, fekvő téglalapalakú hk-bélyegzőt kapott, mely a hivatalnéven kívül a mérleg számát is tartalmazta. A mérlegelés után a csomag súlyát rájegyezték a csomagra és a szállítólevélre, majd a mérlegelő az említett bélyegzőjével lebélyegezte a szállítólevélre nyomtatott illetékbélyeget. A felvevő tisztviselő pedig a bérmentesítési díj lerovása után a szállítólevelet hivatali hk-bélyegzőjével bélyegezte le.

Végül a kop. bélyegzők csoportjába soroljuk, mint azok utódbélyegzőit, a Budapest 4 postahivatal kezelési jelzést tartalmazó ellenőrzőbetű-csoportos bélyegzői közül azokat, melyek betűcsoportja „Cs. F.”-fel vagy „Cs. L.”-lel kezdődik.

Még meg kell emlékeznünk néhány kop. kezelési bélyegzőről, melyet kizárólag a Budapest Főposta használt az utánvételes csomagoknál. Ennek a szolgálatnak keretében a posta a csomag ellenértékét a címzettől beszedi és az utánvételes szállítólevél utalványrészének visszaérkezése után azt a feladónak kifizeti. A visszaérkezett szállíítólevélrészt bélyegezték ezekkel le. Hivatalnévvel és anélkül is készültek.

A kop. bélyegzőket az előzmények alapján öt csoportba osztva tárgyaljuk. A típuscsoportjel előtt alkalmazott kezelési ágazat jelzés a kocsiposta hk-bélyegzőknél „Kop”, a főnöki bélyegzőknél „Kop-Föb.”, a csomagkezelésieknél „Csm”, az értéklevél kezelésnél „Pl” és a különleges kezelésieket „Kok”. Típuscsoportok:

a) Kocsiposta (Kop) hk-bélyegzők

Kop—E. Típuscsoport. 1850 után?. Osztott szöveggel, „Helynév/Kop. jelzés elrendezéssel (660. ábra). Kop. jelzés „F. P.”, német Fahrpost rövidítése. Betűtípus antikva.

Használtak 1 darab bélyegzőt.

Kop-F. Típuscsoport. 1872-1890. Osztott szövegelrendezéssel „Helynév / kop. jelzés” alakban. Betűtípus mindig groteszk. Kop. jelzés „IN.” (661. ábra),

„KOCSIPOSTA” (662. ábra), „KOCSIPOSTA FELADÁS” (663. ábra) és „KOCSIPOSTA LEADÁS”. Keltezésben a hójel három betűvel rövidítve, ritkán, a gyártási időszak elején arab számokkal (663. ábra). A több bélyegzőt használó hivataloknál arab vagy római ellenőrző számot alkalmaznak, helye mindég a kop. jelzés után. Méretlépcső 23-28 milliméter.

Készült 23 darab bélyegző. Az első Szatmári (1872.), az utolsó Komárom (1891. I. 10.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 31 féle.

Kop-Kx. Típuscsoport. 1890. Osztott szöveg a két félgyűrűben, „Helynév/Kop. jelzés” alakban (664. ábra). Kop. jelzés „KOCSIPOSTA”.

Készült 1 darab bélyegző.

b) Kocsiposta főnöki bélyegzők (Kop-Föb)

Kop-Föb. 1868?. Mindig négysoros szövegelrendezéssel, szélső sorok ívelten, a középsők egyenesen vésve. A működési körnek megfelelően „FELADÁSI”- (665. ábra), „KIADÁSI”- (666. ábra) és „LEADÁSI HIVATAL” (667. ábra) megnevezéssel készültek. A „magyar királyi” szavakat „M. K.”, „M. KIR.” és „MAGY. KIR.” alakban rövidítették. Helynév mindig a negyedik sorban, eleinte helyhatározóraggal, később anélkül (668. ábra). Ha a hivatal értéklevél kezeléssel is foglalkozott, a kocsiposta megjelölésen kívül mindig feltüntették a „PÉNZESLEVÉL” jelzést. Ezeket később olyan bélyegzők váltották, melyek első sora a szolgálati ágazatot jelölte meg, „FELADATOTT”, „KIADATOTT” (668. ábra) és „LEADATOTT” szavakkal.

Készült 12 darab bélyegző.

c) Csomagkezelési hk-bélyegzők (Csm.)

Csm-BE. Típuscsoport. 189?. Osztott szöveg, ívelt „Hivatalnév/ . . . SZ. MÉRLEG” jelzéssel és elrendezésben (670. ábra). B2/3 rendszerű hk-bélyegzők. A keltezés első sora a kétjegyű évszám, a második a betűvel rövidített hó- és arab számos napjelzés.

Készült 12 darab bélyegző. Ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 24 féle.

Csm-BF. Típuscsoport. ?—?. B3 rendszerű, álló téglalapalakú, kerekített sarkú hk-bélyegző. Szövegelrendezés: „Osztott hivatalnév/Csm. jelzés” (669. ábra). Csm. jelzés CS. V.” .Méret 23x25 milliméter. Gyártási adatok ismeretlenek.

Használtak 1 darab bélyegzőt.

Csm-Ky. Típuscsoport. 1899-1911. Csm. jelzés,, Cs. F.” (671. ábra) és „Cs. L.” (672. ábra), a csomagfelvétel és csomagleadás rövidítése. A CsF csoport ellenőrzőbetűi az abc-t kimerítették, így a következő sorozatuk két ellenőrzőbetűvel , „aa, ab, ac stb.” készítették (673. ábra). Érdekes mint egyetlen kivétel a sorozat 12. bélyegzője, melynél az- ellenőrzőbetű is nagybetű. Valószínűleg azért, mert a „i” és „l” betűk a bélyegzéseken könnyen összetéveszthetők és ezért vésték a „l” helyett „L”-et. Az 1946 után még használtakból a koronát kivésték (673. ábra).

Készült 33 darab bélyegző. Az első Budapest 4 Cs. F. a. (1899. VI. 1.), az utolsó Budapest 4 Cs. F. af (1911. XI. 20.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 41 féle.

Gsm-M. Típuscsoport. 1923. (674. ábra).

Készült 1 darab bélyegző, Budapest 4 Cs. F. g. (1923.).

Csm-N. Típuscsoport. 1935-1936. (675.. ábra).



660 – 662. ábra



663 – 665. ábra



666 – 668. ábra



669–671. ábra

Készült 5 darab bélyegző. Az első Budapest 4 CsFt (1935. XI. 27.), az utolsó Budapest 4 CsFy (1936. II. 13.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 9 féle.

Osm-Px. Típuscsoport. 1947. (676. ábra).

Készült 1 darab bélyegző, Budapest 4 CsFd (1947. IV. 4.).

d) Értéklevél kezelési hk-bélyegzők (Pl)

Pl-F. Típuscsoport. 1875-188?. B3 rendszerű hk-bélyegzők. Osztott szövegelrendezés „Hivatalnév/Hivatalnév Kop. jelzés" alakban. Betűtípus antikva/groteszk (677. ábra), 1880 után groteszk (678. ábra). Kop. jelzés „P. L.". Az antikva betűs keltezése mindig két sorválasztó vonallal, a groteszk betűsé anélkül.

Készült 2 darab bélyegző.



672—674. ábra



675—677. ábra



678−680. ábra

PL-Ky. Típuscsoport. 1899. Megegyezik a Csm—Ky típuscsoporttal, de a Kop. jelzés „É".

Készült 1 darab bélyegző, Budapest 4 Éa.

e) Kop. különleges kezelési bélyegzők. (Kok.)

Kok-CE. és CJ. Típuscsoport. 1880?. B1 (679. ábra) és B2 (680. ábra) rendszerű-bélyegzők. Kok. jelzés „VISSZAÉRKEZETT" vagy „BEÉRK.

UTALV.” keltezés mindkét rendszernél háromrészes, tehát napszakjelzés nélkül.

Készült 4 darab bélyegző.

A kocsiposta kezelés részére az előd- és utódbélyegzőkkel együtt 95 darab bélyegző készült. Az ismert bélyegzések száma a változatok figyelembevételével 127 féle.

3. A levélposta és bélyegzői (lep)

A levélpostához tartozik még a postai- és képeslevelezőlap, a nyomtatvány, a minta érték nélkül, valamint az áruminta küldemény is. Valamennyi közönséges és ajánlott lehet. Ez utóbbival sajátos jellegük miatt külön foglalkozunk. Mindkét félénél a feladó sürgős kézbesítést is kiköthet, ezek az expressz küldemények. A közönséges expressz küldemények tehát nem rovatoltak, mind kezelésük, mind szállításuk megegyezik a közönséges levélposta kezelésével, csak a kézbesítő hivatalhoz való megérkezésük után tér attól el, soron kívül kézbesítik.

A kocsiposta bélyegzők rendszeresítése előtt körülbelül egy évtizeddel a Budapest postahivatalt szerelik fel először olyan bélyegzőkkel, melyeken a levélkezelés két szolgálatára, a levélfelvételre és a levélrovatolásra utaló jelzést alkalmaztak, „L. f.”, illetve „L. r.” alakban. Budát és Pestet 1873-ban egyesítették, az eddigi Pest város postahivatal ekkor vette fel a Budapest, majd 1874. január 1-gyel a Budapest Főposta nevet. Tehát az első levélposta kezelési bélyegzőink gyártási időpontját 1873-ra tehetjük, mert 1874-től a főposta részére készült bélyegzők hivatalnevében mindig szerepel a főposta megnevezés. Nem sokkal ezután kerülnek használatba Pozsony postahivatal „L. P.” jelzésű (levélposta) bélyegzői. Mind ezek, mind a budapestiek jellemzője, hogy bevésett napszakjelzéssel készültek. A pesti kocsipostahivatal főnöki bélyegzőinek rendszeresítésével egyidejűleg Pest város postahivatal levélposta kezeléssel foglalkozó osztályait „M. K. Levélposta” és a szolgálati ágazat megnevezését magában foglaló főnöki bélyegzőkkel szerelték fel. A kocsiposta bélyegzők rendszeresítésénél már említettük, hogy az ezekkel felszerelt hivatalok levélpostával foglalkozó munkahelyeinek hk-bélyegzőit „Levélposta”, illetve ennek szolgálati ágazatainak megfelelő szöveggel látták el. Bár a Budapest Főpostának kocsiposta szövegű bélyegzői nem voltak, levélposta jelzésű azonban néhány darab készült. Külön meg kell említenünk Lőcse pu. postahivatal levélfeladás szövegű négyszögletes bélyegzőjét, mely alakjával és elrendezésével nemcsak ebben a csoportban, de összes hk-bélyegzőink között is egész különleges helyet foglal el. A Főposta szolgálati ágazatjelző bélyegzői 1888-ban a postán maradó és csak ott átvehető küldemények (poste restante) kezelési bélyegzőivel, majd 1892-ben a levélkiadás részére az „L. K.” jelzésű bélyegzőkkel ismét bővülnek.

A Budapest 4 postahivatal kezelési jelzést tartalmazó ellenőrzőbetű-csoportos bélyegzői közül ide soroljuk mint a levélposta utódbélyegzőit az „F”, „LF”, „LK”, „LL”, „LT” és a „P”-vel kezdődőket.

A kocsiposta bélyegzőkhöz hasonlóan itt is megtaláljuk a különleges kezelési hk-bélyegzőket, de természetesen ezek egész más természetűek. A meg nem érkezett, részben tévesen kézbesített, részben elveszett, esetleg a címzett rosszindulatú vagy félrevezető tájékoztatása miatt ilyennek látszó — rovatolt

küldemények sorsa felől — a feladó, a feladóvevény alapján érdeklődhet. Ehhez a felszólamláshoz a felvevő tisztviselő úgynevezett postai tudakozványt tölt ki és annak díját bélyegben felragasztja. Ezek értéktelenítésére különleges kezelési hk-bélyegzőket használnak. Az előírt időn túl kézbesített küldeményeknél — valószínű a posta önigazolására — külön bélyegzőket alkalmaztak azoknál a küldeményeknél, melyek a mozgóposták, tehát végeredményben a vonatok késése miatt kerültek későbbi kézbesítésre.

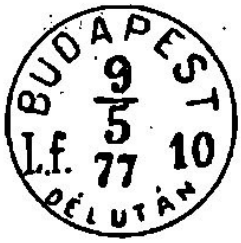
A tárgyaltak alapján a lep. bélyegzőket négy csoportra osztva ismertetjük: levélposta hk-bélyegzők (Lep.), levélposta főnöki bélyegzők (Lep —Főn), levélposta különleges kezelési bélyegzők (Lek.) és a lep. kezeléssel kapcsolatosan használt különféle jelzőbélyegzők. (Lep. jb.). Típuscsoportok:

a) Levélposta hk-bélyegzők (Lep)

Lep-F. Típuscsoport. 1873-1890. A különbözőképp rövidített, vagy kiírt lep. jelzésnek megfelelően eltérő szövegelrendezéssel. Időrendben elsők a levélfeladás „L. f" és levélrovatolás „L. r" jelzésű bélyegzői. Mindkét félét a darabszámnak megfelelően sorszámozták úgy, hogy a lep. jelzés és a szám vagy a keltezéssel megosztva vízszintes sorba (681. ábra), vagy pedig a vésett napszakjelzéssel osztva, az alsó ívelt szövegsorba került (682. ábra). A következő bélyegzők „Helynév/Lep. jelzés. Napszakjelzés. Ellenőrzőbetű" elrendezéssel készültek. Lep. jelzés „L. P.", a levélposta rövidítése. Mindhárom félénél a bevésett napszakjelzés a bélyegzők felénél „DÉLELŐTT", a másik felénél „DÉLUTÁN". A keltezésben a hó- és napjelzés között sorválasztó vonal. A keltezés mindhárom része számokkal készült. Betűtípus groteszk, az „L. f.", „L. r." rövidítés és a bélyegző száma antikva típusú. Á legtöbb F típuscsoportbeli bélyegző az 1880-as évek folyamán készül „Helynév/Lep. jelzés" elrendezésben; ez utóbbi szövege „LEVÉLPOSTA" (683. ábra). Keltezésükben a hó jelzés három betűvel rövidítve, sorválasztó vonal soha sincsen. Ezekkel egyidőben kerülnek használatba a levélfeladás újabb elrendezésű bélyegzői, melyek „Hivatalnév/LF." alakban készültek. Ezeket is számozták, de elődjeiktől eltérően nem arab, hanem római számokkal (684. ábra). Betűtípus ezeknél groteszk, kivéve a bélyegző ellenőrzőszámát, ami antikva. A lep. jelzések közül a néha alkalmazottak a „Helynév/Hivatalnév L. K." (685. ábra), antikva/ groteszk betűkkel. „Hivatalnév/POSTE RESTANTE" (686. ábra) és Helynév/LEVÉLFELADÁS" (687. ábra). Külön megkell említenünk „BUDAPEST/ FŐPOSTA/LEVÉLFÖLADÁS" tájszóval vésett bélyegzőjét (689. ábra). A keltezésben a hó jelzés mindig betűvel rövidítve. Általában sorválasztó vonal nélkül készültek, ritkán azzal is, de akkor mindig kettőt használtak (685. ábra). Méretlépcső 26-28 milliméter.

Készült 46 darab bélyegző. Az első Budapest L. f. 1. (1873), az utolsót még nem sikerült megállapítani. Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 61 féle.

Lep-BJ. Típuscsoport. 18??. Fekvő téglalapalakú, egyszerű keretvonalas különleges B2 rendszerű hk-bélyegző. A kétsoros keltezés első sora háromrészes, tehát megegyezik a B1 rendszerű keltezéssel. A második sorban cserélhető „d. e." vagy „d. u." napszak jelzéssel (688. ábra). Díszítésül ugyanazt a







681 – 683. ábra







684 – 686. ábra







687 – 689. ábra







690–692. ábra

koronát alkalmazták, melyet később a postagyűjtőhelyeknél, de nem a harmadik szövegsor közepén helyezték el, hanem a hivatalnév és keltezés közé. Lep. jelzés „LEVÉLFELADÁS”. Méret 42x25 milliméter.

Ismert bélyegzők száma 1 darab, a bélyegzéseké a változatokkal együtt 2 féle.

Lep-H. Típuscsoport. 1891-1892. Osztott szöveg a két félgyűrűben „Hivatalnév/LEVÉLPOSTA” (690. ábra) vagy „LEVÉLLEADÁS” (691. ábra) elrendezéssel. Zömmel a Hx alcsoportba tartoznak, de a kocsiposta hk-bélyegzőkkel ellentétben itt Hy alcsoportbeli is készült (692. ábra). Ellenőrzőszám ritkán fordul elő, de akkor helye mindig az alsó körszeletben (692. ábra).

Készült 5 darab bélyegző. Az első Pozsony Levélleadás (1891. V. 14.), az utolsó Pozsony-Város Levélposta I (1892. X. 20.). Ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 9 féle.

Lep-J. Típuscsoport. 1892. öblös koronával díszített, B1 rendszerű osztott szövegelrendezésű hk-bélyegző. Lep. jelzés „L. K.” (693. ábra).

Készült 1 darab bélyegző. Ismert bélyegzések száma a változattal együtt 2 féle.

Lep-K. Típuscsoport. 1898-1921. Mind ez, mind a következő négy típuscsoport bélyegzői mindenben megegyeznek a megfelelő gyártási időszakbeli postahivatali hk-bélyegzőkkel; az eltérést csupán a lep. jelzésben találjuk, így csak ennek taglalására térünk ki. Az alkalmazott lep. jelzések „L. F.” levélfeladás (694. ábra), „L. K.” levélkiadás „L. L.” levélleadás egy (695. ábra) vagy két ellenőrzőbetűvel (696. ábra), L. T.” levéltovábbítás (697. ábra), „F.”, fiókbérlet (698. ábra) és „P.”, poste restante (699. ábra). A bélyegzők az y, — egy darab az x — alcsoportba tartoznak. Külön meg kell emlékeznünk a Főpostán a tértivevényes levelek felvételénél használt „LV” lep. jelzésű bélyegzőről (levélfeladás vevénnyel). Osztott hivatalnév a félgyűrűkben (700. ábra), lep. jelzés az alsó körszeletben.

Készült 125 darab bélyegző. Az y alcsoportban az első Budapest/Főposta LV (1898?), az utolsó Budapest 4L. L. V. (1921. IV. 16.:), az x alcsoportban Budapest 4 LF. m (1920. II. 27.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 132 féle.

Lep-L. Típuscsoport. 1912-1913. Lep. jelzés „L. F.” és „L. L.”

Készült 3 darab bélyegző. Gyártási adatok ismeretlenek. Bélyegzéseknél változatok nincsenek.

Lep-M. Típuscsoport. 1926. Alkalmazott lep. jelzések „F.”, „L. L.” és „L. T.”. Ez utóbbinál egy esetben az ellenőrzőbetű nagybetűvel.

Készült 7 darab bélyegző. Az első Budapest 4 L. L. v. (1926. X. 10.), az utolsó Budapest 4 L. T. k. (1926. XII. 10.). Változatok nincsenek.

Lep—N. Típuscsoport. 1928-1936. Lep. jelzések, mint a K típuscsoportnál, tehát mind a hatféle előfordul. A lep. jelzés nagy és kisbetűvel „Lf”, ‚Lk” egy-egy, az „Ll” két ízben, az LF jelzésűeknél nagy ellenőrzőbetű egy ízben fordul elő.

Készült 47 darab bélyegző. Az első Budapest 4 LTf (1928. IX. 20.), az utolsó Budapest 4 Pa (1936. VII. 28.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 56 féle.



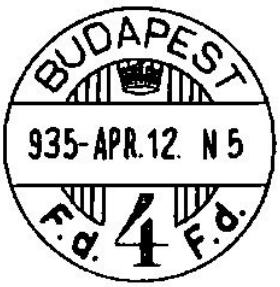




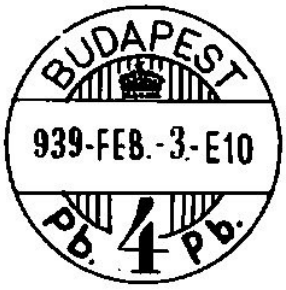
603—695. ábra







696—698. ábra







699—701. ábra







702—704. ábra

Lep-P. Típuscsoport. 1938. Lep. jelzések „F”, „LK” és „P”.

Készült 3 darab bélyegző. Az első Budapest 4 Fd (1938. IV 26.), az utolsó Budapest 4 Pf (1938. V. 13.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 4 féle.

b) Levélposta főnöki bélyegzők (Lep-Főb)

Lep-Főb. 1869?. Lep. jelzés „M. K. LEVÉLPOSTA”, a szolgálati ágazatnak megfelelő osztályjelzés „FELADÁSI” (701. ábra), „KIADÁSI”, vagy „LEADÁSI”. Az ívelt sorok betűtípusa antikva, a vízszinteseké groteszk.

Készült 3 darab bélyegző.

c) Levélposta különleges kezelési bélyegzők (Lek)

A Lek. bélyegzők a kocsiposta különleges kezelési bélyegzőitől eltérően kivétel nélkül hk-bélyegzők. A postai tudakozványok kezelésénél használtak a Lek —CJ (702. ábra) és a Lek —F (703. ábra) típuscsoportba tartoznak. Kezelési jelzés az előzőnél „BEÉRK/TUDAKOZVÁNYOK”, a másiknál „ÉRK.” Á késett küldemények kezelésénél használtak típuscsoportja Lek-CF (704. ábra). Rendszere B3+1, órajelzés arab és római számokkal. Kezelési jelzés az órajellel megosztva „VONAT” „KÉSÉS”. A bélyegzők ellenőrzőszámait a nagytengelyen — szöveg-határolójelszerűen — elhelyezett kis köröcskékbe vésték.

Készült 6 darab bélyegző. Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 7 féle.

A levélposta kezelés részére összesen 246 darab hk-bélyegző készült. Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt összesen 285 féle.

d) Levélposta kezelési jelzőbélyegzők (Lep—jb)

Levélposta kezelési jelzőbélyegzőknek azokat a helynév és keltezés nélküli bélyegzőket nevezzük, melyeknek szövege vagy az alkalmazott rövidítés a postai feltételeknek meg nem felelő küldemények kezelésére, vagy szabályos küldemények különleges, vagy a szokásostól eltérő kezelésére utal. A leggyrakrabban előfordulók közül említsük meg a levélszekrényekben feladott ajánlott levelek kezelésével összefüggésben használt kétféle bélyegzőt. Abban az esetben, ha az ajánlott levél előírásosan bérmentesített, keretvonalas vagy keretvonal nélküli „Levélgyűjtőszekrény útján/adatott fel.” (705. ábra) vagy „LEVÉLSZEKRÉNY/ÚTJÁN ADATOTT FEL” (706. ábra) szövegű jb-vel látják el. Ha a bérmentesítés nem éri el a díjszabásban előírt összeget, az ajánlott küldeményt közönséges küldeményként kezelik, s ezeket e küldeményre utaló bélyegzéssel látják el (707. ábra).

A hiányosan vagy egyáltalán nem bérmentesített közönséges levélposta küldeményeken a portózás előírásait már rendszerint az irányító, de legkésőbb a kézbesítő postahivataloknál látják el a portózás jelzésére szolgáló bélyegzésekkel. Ezeknek a jb-knek a legegyszerűbb alakja az egyedül álló „P” vagy „T” betű (708. ábra), a négyszögletes (710. ábra) vagy köralakú keretbe foglalt



705–706. ábra



707. ábra



708–710. ábra



711–713. ábra



714–715. ábra

„Portó” jelzés (709. ábra). E két utóbbi a portó összegének feltüntetésével is készült (711. ábra). A szögletes alakúak a „FILLÉR” értékjelzést is tartalmazzák (713. ábra). Részben vagy egészben téves portózás is előfordulhat, melyet akár az ellenőrzésnél, akár a címzett felszólalásánál állapítanak meg, a túlportózás portóbélyegeit „ÉRVÉNYTELEN” szövegű jb-vel érvénytelenítik.

Az expressz, tértivevényes és légiposta küldemények jelzésére a megfelelő szövegű ragjegyek rendszeresítése előtt vagy ragjegy hiány esetén e kikötésre utaló jb-ket használnak (712. ábra).

Rovatolt és expressz kikötéssel feladott küldeményeket, ha azok feladására a gyűjtőjáratok indítása (zárlat indítás) után került sor, az emiatt előrelátható későbbi kézbesítés miatt „INDÍTÁS UTÁN” szövegű bélyegzéssel látták el (715. ábra).

Ide soroljuk még a „CZÍM NÉLKÜL ÉRKEZETT”, „SÉRÜLTEN ÉRKEZETT” stb. jb-ket és végül az 1947 óta használt, úgynevezett „Első nap”-i jelzőbélyegzőket (Ejb), melyeket bélyegeink megjelenése napján használnak az erre kijelölt hivatalok. Mivel ezek is jb-k, bélyegzésük sohasem a bélyegre, hanem a küldemény egyéb részére kerül. Az ejb-ket eleinte központilag kezelték s az alkalmi bélyegzőkhöz hasonlóan a használatbavétel előtt küldték meg az érdekelt hivataloknak. Az ejb-ket a használatára kijelölt hivatalok részére 1957. január 31-től kiadták, néhány tartalékpéldány visszatartásával, melyek rendeltetése ugyanaz, mint a hk-bélyegzőknél a pótbélyegzőké. Az ejb-k álló rombusz alakú, gyűrűs bélyegzők. A szögletes gyűrűben az első nap szöveg magyar/francia/angol/orosz nyelven körbefutóan, négy ponttal, mint szöveghatárolójellel elválasztva. Méretlépcső 18-19 milliméter, a rombusz bármelyik oldalán mérve. Bár a bélyegzők szövege s az egyes gyártási időszakokon belül rajzuk is azonos, a kisebb-nagyobb vésési eltérésekkel mindegyik bélyegzése egymástól megkülönböztethető.

A bélyegző díszítése a belső rombusz által határolt mezőben foglal helyet. A díszítés 1947. március 5-től 1949. augusztus 14-ig a babérágas Kossuth címer, felette postakürt (716. ábra). 1949. augusztus 20-tól 1956. október 7-ig a Népköztársasági címer L, szintén postakürttel (717. ábra). 1957. január 31-től postakürt (718. ábra). A nyilvántartás érdekében a bélyegzők fejrészét római számokkal jelölték meg, melyeket a fej oldalára vésték, tehát ezek nem



716–718. ábra

kerülnek rá a bélyegzésekre. Az említett első gyártási időszakban készült 4 darab Kossuth címeres, a másodikban 18 darab népköztársasági címeres és az előző négyet is átvésték, végül a harmadikban készült 18 darab postakürtös és az előzőket is átvésték. Összesen tehát 50 darab bélyegző készült, melyeknek az átvésettekkel együtt 65 féle bélyegzése ismert.

4. A hírlapkezelés és bélyegzői (tttr.)

Hazánkban az első, latin majd német nyelvű hírlapok a 18. század elején,, illetve annak első felében jelentek meg. Ezek postai szállítására a postának, mint újfajta küldeményeknek, még nem volt díjszabása, hanem az egyes hírlapokra esetenként külön-külön állapították meg a rendes levéldíjnál olcsóbb,, kedvezményes átalánydíjat. Az első magyarnyelvű hírlap, a „Magyar Hírmondó"-nak 1780-ban való első megjelenésénél már külön hírlaptarifa alkalmazásával szállította ezt a posta; félévenként és példányonként egy forintért. A francia forradalom után 1794-ben a külföldi hírlapok egy részétől megvonták a postai szállítást.

A 19. század első felében a hírlapokat vagy közvetlenül a kiadónál, vagy a posta útján lehetett megrendelni. A hírlapok szállításáért a postakincstárt az előfizetési díj 10- 15%-a illette meg. Az előfizetési pénzeket a postahivatalok díjmentesen továbbították a kiadónak. A továbbító postahivatal megfelelő számú ingyen újságpéldány ellenében a felvett hírlapokat köteles volt borítékolni és megcímezni.

Az 1852-es év mind a szállítási díj, mind a hírlapkezelésben döntő változást hozott. A hírlapok bérmentesítésére, a kiadóhivatalok részére 100 darabonként 1 Ft 5 kr-ba kerülő külön hírlapjegyeket adtak ki. Ugyanakkor elrendelték, hogy belföldi hírlapot kizárólag a kiadónál lehet megrendelni, a posta csak az előfizetési összegek postautalványait közvetíti. A külföldi lapokra továbbra is kizárólag a posta útján lehetett előfizetni. A hírlapjegyek árát 1868-ban 100 darabonként 1 Ft-ra mérsékelik. A hírlapkézbesítést 1897-től a fővárosi lapoknál a kiadóhivatalokra bízzák, míg ezek vidéki kézbesítését továbbra is a posta végzi.

A hírlapterjesztésnek és kezelésnek ez a formája, kisebb módosításoktól, eltekintve 1951-ig maradt érvényben, amikor is valamennyi sajtótermék terjesztése a posta hatáskörébe kerül. Ettől kezdve mind a belföldi, mind a külföldi napilapokra, folyóiratokra és időszaki sajtótermékekre általában a posta útján lehet előfizetni. Tehát a posta végzi az előfizetési díjak beszedését, a hírlapok stb. szállítását, kézbesítését és árusítását is. A vidéki városok és falvak napilapokkal való gyors ellátására ugyanekkor a hírlapmozgópostákat szervezik meg. Számozásuk mindig „9"-cel végződik és 9-től 99-ig terjed. A késő éjjeli, illetve kora hajnali órákban indulnak Budapestről s így a napilapok megjelenésük után jóformán órák alatt jutnak el az ország legtávolabbi vidékeire is.

A hírlapkezelésnek röviden vázolt történelmi fejlődésének megfelelően még az osztrák postaigazgatás Pesten, Nagyszebenben és Pozsonyban „Zeitungs Expedition"-okat, „Hírlap Kiadóhivatal"-okat szervezett. A magyar postaigazgatás a Budapest Főpostán hírlaposztályt szervezett. Ezt 1912-ben a Posta Külföldi Hírlaphivatala néven önállósították. Hivatali jellege 1936-ban megszűnt, s attól kezdve, mint a Posta Külföldi Hírlaposztálya működött. A forgalom növekedésének eredményeként 1940-ben a Budapest 741 hivatalban megszervezték a Külföldi Hírlaposztály kirendeltségét. Az 1951. évi feladatok már sokkal nagyobb és jóval szélesebb alapokon nyugvó szervezetet kívántak, mint postatörténetünk bármelyik eddigi időszaka. Ekkor állítják fel a Posta Központi Hírlap Irodáját, a megyék székhelyein pedig a Posta Megyei

Hírlaphivatalait. Különösen a fővárosban fokozódó igények kielégítésére szervezik 1956-ban a Budapesti Főposta Hírlapterjesztő üzemeit. A főposta megnevezésénél ne a Budapest 4-es hivatalra gondoljunk. Ebben az időszakban ugyanis a budapesti postaigazgatóság neve volt a Főposta. Az 1957. évi átszervezés után az üzem nevét is Hírlapterjesztő Üzem-re változtatták. A Megyei Hírlaphivatalokat 1961-ben beolvasztották a megyei postahivatalokba — rendszerint a megye székhelyek 1 számú hivatalai — s azóta mint ezek Hírlaposztályai működnek.

A hírlapkezeléssel foglalkozó, felsorolt postaszervek h- és hk-bélyegzői azonos főalakfajtájú és rendszerű bélyegzők, mint a korabeli hivatali hk-bélyegzők, melyektől csak megnevezésük szövegével térnek el. A rendszerint hosszabb szöveg elhelyezése miatt azonban ezeknél az az általános alakfajta, ami a hivatali hk-bélyegzőknél a ritkán vagy kivételesen használt. A hir. kezelés bélyegzőit két részre osztva tárgyaljuk. A kezelési bélyegzők, melyek közé minden olyan h- és hk-bélyegzőt felvettünk, melyeknek szövegében a „hírlapra" vagy annak „kezelésére" utaló szövegrészt találunk. A második részben pedig a hírlap mozgóposták bélyegzőit ismertetjük. A kezelési ágazat jelzésére az előzőeknél a „Hir", az utóbbiaknál a „Hir. Mp" rövidítést használjuk. Típuscsoportok:

a) Hírlapkezelési h- és hk-bélyegzők

Hir-hC. Típuscsoport. 1850. Német nyelvű, három- vagy négysoros szövegű, ellipszis alakú — a főnöki bélyegzőkhöz hasonló — h-bélyegzők (719. ábra). Szövegük: „K. K. ZEITUNGS EXPED" vagy „EXPEDITION" és „HELYNÉV", vagy „IN HELYNÉV". Betűtípus antikva/groteszk.

Ismert bélyegzők száma 3 darab.

Hir-BE. Típuscsoport. 1852?. B2 rendszerű, közel négyzet alakú, vágottsarkú hk-bélyegző (720. ábra). Szöveg a keltezés felett két sorban „HELYNÉV/ZEITG. EXP.".

Ismert bélyegzők száma 1 darab. (Pest)

Hir—CE. Típuscsoport. 1867. B2 rendszerű ellipszis alakú hk-bélyegző (721. ábra). Osztott szöveg „M. K. POST. HIRL. KIADÓHTV/HELYNÉV. Betűtípus antikva.

Ismert bélyegzők száma 1 darab.

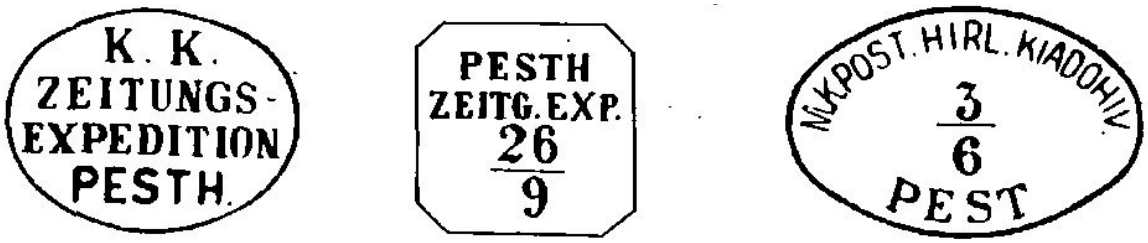
Hir-E. Típuscsoport. 1859-1867. B2 rendszerű, egykörös hk-bélyegzők. Szöveg „Hir. jelzés/Helynév", antikva/groteszk vagy groteszk/antikva típusú betűkkel. A hir. jelzés eleinte németül „ZEITUNGS-EXPED". (722. ábra), vagy „K. K. P. A. ZEIT. EXP.", majd magyarul „M. K. HÍRLAPKEZELŐ POSTAHIVATAL", vagy „M. K. POSTA HÍRLAP KIAD. H." (723. ábra).

Ismert bélyegzők száma 4 darab.

Hir-O. Típuscsoport. 1874. Krö5 rendszerű hk-kezelési bélyegző. Osztott szöveg „BUDAPEST FŐPOSTA/HÍRLAP-KIADÁS" (724. ábra). Készült 1 darab bélyegző (1874. III. 10.).

Hir—F. Típuscsoport, 188?. B3 rendszerű egykörös hk-bélyegző. Folytatólagos szöveggel „BUDAPEST FŐPOSTA HÍRLAPOSZTÁLY" (725. ábra). Szöveghatárolójel hatágú csillag.

Készült 1 darab bélyegző. Ismert bélyegzések száma 2 féle.



719 – 721. ábra



722 – 724. ábra



725 – 727. ábra



728–730. ábra

A következő típuscsoportok alakfajtája rendszerint félpántos körbélyegző, folytatólagos szövegelrendezéssel. Ha ettől eltérő alakfajtát alkalmaznak, azt külön megadjuk.

Hir-Ey. Típuscsoport. 190?. Kr9 rendszerű hk-bélyegzők. Szöveg: „A M. KIR. POSTA KÜLFÖLDI HÍRLAPHIVATALA BUDAPEST”. Szöveghatárolójel hatágú csillag. Ellenőrzőbetű, ha van, az alsó körszeletben.

Készült 2 darab bélyegző. Gyártási adatok ismeretlenek.

Hir-L. Típuscsoport. 1912. Kr6 rendszerű, különben a Ky típuscsoporttal megegyező bélyegzők (726. ábra). Csak ellenőrzőbetűvel gyártották.

Készült 2 darab bélyegző. (1912.1. 11.).

Hir-O. Típuscsoport. 1936. Kr6 rendszerű koronás, vonalkázás nélküli, osztott szövegű bélyegzők. Csak ellenőrzőbetűvel készültek. Szöveg „M. KIR. POSTA KÜLFÖLDI HÍRLAPOSZTÁLYA/BUDAPEST”. Szöveghatárolójel pontpár (727. ábra).

Készült 2 darab bélyegző (1936. III. 10.). Ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 4 féle.

Hir-Py. Típuscsoport. 1940. Kr7 rendszerű, „KÜLFÖLDI HÍRLAPOSZTÁLY KIRENDELTSÉGE BUDAPEST 741” szövegű hk-bélyegző (728. ábra). Szöveghatárolójel pont.

Készült 1 darab bélyegző (1940. IX. 7.). Ismert bélyegzések száma 2 féle.

Hir—Px. Típuscsoport. 1950-től. Kr7 rendszerű, korona nélküli hk-bélyegzők. Uralkodó alakfajta a III. Általában osztott, de gyakori a folytatólagos szövegelrendezés is. A szöveg a hir. kezelésjelzésének, illetve a használó postaszerv megnevezésének megfelelően nagyon változatos képet mutat. Az eddig használt szövegek: „MEGYEI HÍRLAP HIVATAL/HELYNÉV” (729. ábra), „POSTA MEGYEI HÍRLAPHIVATAL/HELYNÉV” (730. ábra), szöveghatárolójel mindkettőnél pontpár; „A POSTA KÖZPONTI HÍRLAP IRODÁJA”, szöveghatároló jel pont, ha van ellenőrzőbetű, az az alsó körszeletben (731. ábra); „POSTA KÖZPONTI HÍRLAP IRODA”, a gyűrű alsó részének közepén egy (732. ábra) vagy egy nagy és kisbetűből álló ellenőrzőbetű (733. ábra). „MEGYEI POSTAHIV. HÍRLAPOSZT./HELYNÉV”, hivatalszám az alsó körszeletben (734. ábra), szöveghatárolójel pontpár. Az I. alakfajtát 1960-tól használják, „HIR. jelzés/HIVATALNÉV” (735. ábra) vagy „HELYNÉV/HIR. jelzés”, hivatalszám az alsó körszeletben (736. ábra). Hir. jelzés mindkét esetben „HÍRLAP”. Végül 1956-tól alkalmazzák a IV alakfajtát. Ezek egy része Kr7b rendszerű, tehát a típuscsoport Pxb alcsoportját képezik. Osztott szöveggel, „BUDAPESTI FŐPOSTA/HÍRLAPTERJESZTŐ ÜZEM”, üzemszám a függőleges pántban (737. ábra). A másik részük már szabványos Kr7 rendszerű keltezéssel készült, „HÍRLAPTERJESZTŐ ÜZEM” (738. ábra) szöveggel.

Készült 53 darab bélyegző (1963 végéig). Az első Megyei Hírlap Hivatal Pécs (1950. X. 26.). Változatok még nincsenek.

Hir—Rx. Típuscsoport. 1958-tól. Kr5 rendszerű, III. alakfajtájú körbélyegzők. „POSTA KÖZPONTI HÍRLAP IRODÁJA” (739. ábra) vagy „POSTA KÖZP. HÍRLAP IRODA” (740. ábra) szöveggel. Mindig egy vagy két nagybetűs ellenőrzőbetűvel.

Készült 15 darab bélyegző (1963 végéig). Az első az F ellenőrzőbetűs (1958. III. 1.).



731 – 733. ábra



734 – 736. ábra



737 – 739. ábra



740–-742. ábra

b) A hírlap mozgóposták hk-bélyegzői. (Hir. Mp.)

Hir. Mp-Xx. Típuscsoport. 1950-től. Kr-U+5 rendszerű mp. szk-bélyegzők. Általában az V. (741. ábra), 1961-től a nagyon ritkán használt VI. alakfajtával (742. ábra) is készül. Folytatólagos „HÍRLAP MOZGÓPOSTA” szöveggel, melyet néha kötőjellel is vésnek. Mindig ellenőrzőbetűvel készülnek, melyet az alakfajtának megfelelően a mp. számtól kétoldalt helyeznek el.

Készült 22 darab bélyegző. Az első Hir. Mp. 39A (1950. X. 26.).

A hir. kezelés részére összesen 107 darab bélyegző készült, melyeknek 111 féle bélyegzését ismerjük.

5. A pénzküldemények kezelése és bélyegzőik (pk)

A kereskedelem és az ipar fejlődése több más okkal együtt a pénzforgalom növekedéséhez vezetett. A pénz postai szállítása, mint azt már a kocsiposta küldeménynél ismertettük értéklevélben történt. Ennek körülményes feladása a megnövekedett forgalomnak már nem felelt meg. Ez késztette 1850-ben az osztrák postaigazgatást a pénzutalvány forgalom bevezetésére. Első pillanatra ez a megoldás egyszerűbbnek látszik, mert most már csak az utalványt és nem a pénzt kellett továbbítani, de a módszer amit választottak koránt sem jelentett sokkal egyszerűbb kezelést. Nemcsak a postaalkalmazott munkája nem egyszerűsödött, hanem a feladó sem járt sokkal jobban. Ugyanis a megcímzett és kitöltött pénzutalványt a postaalkalmazott kezelés után visszaadta a feladónak, aki azt levélben küldte el a címzettnek. A felvevő postahivatal ugyanekkor értesítőt küldött a rendeltetési hely postapénztárához. A címzett a levélben megkapott utalványt bemutatta az illetékes postapénztárnál, ahol az értesítővel való egyeztetés után az utalványozott összeget részére kifizették. A pénzutalvány felvételére, az egész Monarchia területén mindössze 38 nagy hivatalt jelöltek ki, melyek között csupán hét — (Kassa, Nagyvárad, Nagyszeben, Pest, Pozsony, Sopron és Temesvár) — volt magyarországi. A kijelölt postahivatalok 50 Ft értékhatárig és csak egymás között bonyolíthatták le az utalványforgalmat. Az utalványon feladható pénz értékhatárát 1852-ben 100 Ft, 1853-ban 500 Ft, majd 1855-ben 1000 Ft-ra emelték.

Az utalványforgalomnak ez a meglehetősen körülményes és aránylag szűk területre korlátozott formája 1867-ig volt érvényben. Néhány hónappal a magyar postaigazgatás önállósítása előtt jelent meg a 3614-440 sz. rendelet (VOB. 1867. március 4-i 9. szám), amely 1867. március 15-i hatállyal valamennyi postahivatalt felhatalmazza 25 Ft értékig terjedő utalvány felvételére. A 1000 Ft-ig terjedő felvételre feljogosított magyarországi hivatalok számát 19-re emeli és két hazai hivatalt — (Nagyszombat és Pétervárad) — is felhatalmaz a Béccsel való forgalomban 5000 Ft-ig terjedő utalványok felvételére. A rendelet két érdekes intézkedést tartalmaz. Az egyik a posta által továbbított pénzutalvány, mely a mai postautalványtól — természetesen csak elvileg — abban tér el, hogy nincsen feladó szelvénye, hanem a feladónak külön feladóvevényt állítanak ki. A másik pedig a pénzutalvány (Geld-Anweisung) hk-bélyegzők rendszeresítése az 1000, illetve 5000 Ft-os értékhatárig terjedő utalványok felvételére kijelölt hivatalok részére. Ezek, az osztrák postaigazgatás szabványos, egy gyűrűs alakfőfajtával készült hk-bélyegzői voltak, érdekességük az, hogy először írták elő az évszám kötelező használatát. Más szóval ezek voltak az első B3 rendszerű bélyegzők. Igaz, hogy csak ennél a néhány pk. bélyegzőnél alkalmazták, tehát nem vitathatják el az elsőséget a magyar postaigazgatás által két hónappal később rendszeresített egykörös B3 rendszerű bélyegzőktől, melyek a hivatalok általános használatára készültek. Nem is szólva arról a körülményről, hogy az első két magyar B3 rendszerű bélyegző már a jelölt időpont előtt elkészült (L! Postahivatalok hk-bélyegzői F típuscsoportot).

Az önálló magyar postaigazgatás a postautalvány forgalmat is gyors ütemben fejleszti. A valamennyi postahivatal által felvehető utalvány összeget, már 1868. január 1-től 50 Ft-ra, 1870. május 1-től 100 Ft-ra, 1871-től pedig 200 Ft-ra emeli. Az 1871, évhez másik esemény is fűződik. Ekkor rendszeresítik

az első, zöldszínű bélyeges postautalványt, rányomott barnavörös 5 kr-os bélyeggel. Ebben az 1885-ig terjedő időszakban a kincstári kezelésbe vett nagy postahivatalokat mind felruházták az egymásközi forgalomban az 1000 Ft-ig terjedő utalvány felvételére. A többi postahivatallal természetesen ezek is csak a felsorolt értékhatárig vehettek fel utalványokat. A pk-i bélyegzőkkel a magyar postaigazgatás is csak a nagy, illetve most már kincstári postahivatalokat szerelte fel. Ezeket a bélyegzőket aszerint, hogy volt-e ott postapénztár, „Pénzutalvány", „Utalvány", „Postautalvány", „Utalványpénztár" és „Postautalvány pénztár" szöveggel készítették.

A kétféle értékkategóriába tartozó utalványfajta magával vonta a kétféle utalvány kezelést. A 200 Ft-on felüliek kezelése pénztárszerűen történt két személy közreműködésével — (záros és ellenzáros) — míg a kis összegűeket egy Személy, a postamester, nagyobb hivatalokban megbízottja kezelte. Az előzőeket „nagyutalvány"-nak, az utóbbiakat „kisutalvány"-nak nevezték. A kezelés ilyennemű megoszlásával rendszeresítik a kétféle kezelésre utaló szövegű hk-bélyegzőket

Kisutalvány bélyegzőt kaptak a II. osztályú kincstári postahivatalok, mindkét félét az I. osztályúak. Ez utóbbiak ezeket a kétféle értékhatárú utalványok kezelésénél használták. Nem minden I. osztályú kincstári postahivatal kapott azonban nagyutalvány bélyegzőt. Ugyanis amikor ezt a kétféle jelzésű bélyegzőt rendszeresítették, az akkori I. osztályú hivatalok már használták az előző bekezdésben felsorolt szövegű bélyegzőfajtákat. A nagyutalvány kezelésére továbbra is ezek maradtak használatban s új bélyegzőt csupán a kisutalványok részére kaptak.

A kisutalvány felső értékhatárát 1885-ben 300 Ft-ra emelték. A pk-ben az 1888. év hozott döntő változást. A július 18-án kelt 32.491 sz. rendelettel (PTRT. 1888. augusztus 1-i 38. szám) azonnali hatállyal megszüntették a nagyutalvány kezelést és az utalványon feladható összeg felső határát egységesen 500 Ft-ban szabták meg az ország valamennyi postahivatalánál. A rendelet egyben megszünteti az eddig nagyutalvány felvételére felhatalmazott kincstári postahivataloknak ezt a jogát. Az utalványkezelés ezzel tulajdonképp, néhány lényegtelen, inkább alaki változástól „eltekintve felvette a ma is használatos formáját. Az eddigi bélyegzőket azonban meghagyták. A tönkrement .bélyegzők pótlására és néhány kincstári postahivatal részére 1893-ig még készült néhány pk-i bélyegző. Ezek szövege azonban ismét „Postautalvány", illetve „Utalványpénztár". A pk-i bélyegzők egységesítésére utal az az 1889-ben hozott intézkedés, amellyel a kincstári postahivatalok részére a „Pénzrovatolás" szövegű bélyegzőket rendszeresíti. Érdekességük, hogy ezek az egyedüli hatszög alakú bélyegzőink. Az I. osztályú kincstári postahivataloknál általában külön személy végezte a pénzrovatolást. Még ebben az évben el is készül az első és egyben utolsó 136 darab ilyen bélyegző. A kezelési bélyegzők kérdésének 1893. évi rendezése azonban ezek további gyártását is megszüntette.

A Budapest-Főposta a „P. U." jelzésű, „Utalványpénztár" és „Pénzrovatolás,, szövegű pk-i bélyegzőkön kívül, az eddig említett más szövegű bélyegzőt nem használt. Ezek helyett a felvételi szolgálatnak megfelelően „P. F." (pénzfelvétel) rövidítéssel ellátott pk. bélyegzőket használt. A pk-i utódbélyegzők közé soroljuk 1899-től ugyancsak a Főpostának az „U"-val kezdődő betűcsoportokkal jelölt bélyegzőit.

A pk-i hk-bélyegzőkön kívül meg kell még emlékeznünk a főnöki és az ellenőrzőbélyegzőkről. A pénzutalvány forgalom bevezetésénél a felvételre felhatalmazott hivatalok közül a postapénztárral rendelkezők erre utaló német, majd 1867-től magyar szövegű főnöki bélyegzőket kaptak. Ezeket különösen a kezdeti időszakban gyakran használták hk-bélyegzők helyett.

A központi leszámoló hivatal pontosabb és biztosabb nyilvántartásának biztosítására a 67.138. sz. rendelettel (PTRT. 1906. szeptember 6-i 40. szám) rendszeresítik az „*utalványjelzőszámot*” és ennek az utalványon való feltüntetésére az „*utalvány jelzőszámbélyegzőt*”. Minden hivatal más számot kapott. A budapesti postaigazgatóság területén működők 1-999-ig, a többiek négyjegyű számokat kaptak, melynek első számjegye az illetékes postaigazgatóságot jelzi. Később ezek neve „*ellenőrzőszám*” és „*ellenőrzőszám bélyegző*”-re változott. Több ily bélyegzőt használó hivatalnál ezek azonos számmal, de kis ellenőrzőbetűkkel készülnek.

A pénzfelvétel gyorsítására az utalvány kezelést már 1906-ban gépesítik. Először a Budapest 4, 5 és 6 hivatalnál rendszeresítik a 44.772. sz. rendelettel (PTRT. 1906. július 4-i 33. szám) az utalvány bélyegzőgépet éspedig július 16-tól belföldre, augusztus 1-től pedig a külföldre szóló utalványoknál. A gép érvénytelenítette a felragasztott bélyegeket, hk-bélyegzéssel látta el a feladószelvényt, az utalvány megfelelő rovataiba nyomta a felvevőhivatal vagy utalványpénztár (asztal) jelzőszámát, a felvétel keltét és a bevételi (rovatolási) számot. Az értéktelenítésre szolgáló bélyegzőrész egy szabályos Kr6 rendszerű hk-bélyegzőfejből és az utalvány szélességének megfelelő terjedelemben, alatta és felette elhelyezett sűrű, félkör alakú vonalkázásból áll. Ezzel biztosították több címlet felragasztása esetén is a feltétlen értéktelenítést (744. ábra). A feladó szelvényre az említett bélyegzőfejjel megegyező bélyegzőrész került, csak vonalkázás nélkül. Így ennek bélyegzése teljesen megegyezik az 1912-ben rendszeresített, L típuscsoportba sorolt Kr6 rendszerű hivatali hk-bélyegzők lenyomataival (743. ábra). Hasonló géppel szerelték fel 1907-ben a Budapest 51, majd a 62-es hivatalt is. Az első világháború után, az 1920-as évek derekán



743. ábra



744. ábra

azonban ezek a használatból nyilvános rendelkezés nélkül eltűntek. Néhány évvel később 1932-ben a Budapest 4 és 51 hivatalok részére hasonló működésű utalvány-bélyegzőgépeket adnak ki kipróbálásra (PRT. 1932. október 28-i 42. szám). Ezek bélyegző részei — az utalványok díját már nem bélyegben, hanem készpénzzel rótták le — azonban vonalkázás nélküliek, tehát hasonlóak a hivatalok hk-bélyegzőihez. A Budapest 4 hivatal gépe részére az „a", az 51-es részére pedig a „B" ellenőrzőbetűt rendszeresítették.

A pk..fejlődése az összes szakkezelés között a legbonyolultabb. Az aránylag rövid időközönként bekövetkező változások — melyek azonban mind a kezelés egyszerűsítésére való törekvésre vezethetők vissza — eredményezték az aránylag sok, bélyegzőfajta kialakulását. Épp azért, hogy bélyegzőinknek ebben a változatos csoportjában is biztosíthassuk a könnyű áttekintést, a pk-i bélyegzőket rendeltetésüknek megfelelően csoportosítjuk és ezen belül alakítjuk ki a típuscsoportokat, természetesen az addig is alkalmazott elveknek megfelelően. A csoportosításnál általában a pk. fejlődését vesszük alapul, ami körülbelül megfelel az időbeli sorrendnek is. Ettől csak az egyéb- és jelzőbélyegzőknél térünk el, melyeket az eddigi gyakorlatnak-megfelelően a hk-bélyegzők után sorolunk. A típuscsoportjel előtt a pk. egyes ágazatainak, illetve a bélyegzők rendeltetésének és a csoportosításnak megfelelő pk-i jelzést alkalmazunk a következő módon: pénzutalvány „Put", postautalvány „Pou", utalvány „Ut", utalványpénztár „Upt", kisutalvány „Kut", nagyutalvány „Nut", pénzrovatolás „Pro", utalvány kezelési és utódbélyegzők „U", főnöki bélyegzők „Pk-Föb" és végül az utalvány jelzőszám bélyegzőknél „Ujb". Típuscsoportok:

a) Pénzutalvány bélyegzők (Put)

Put-DF. Típuscsoport. 1867-1872. Mindig osztott szöveggel, „Pk jelzés/ Helynév" alakban. Pk. jelzés „GELD-ANWE1STJNG", de rendszerint „GELDANWSNG" (745. ábra) módon rövidítve. Betűtípus antikva (747. ábra), groteszk (745. ábra) vagy groteszk/antikva (746. ábra). Méretlépcső 25-27 milliméter. Hó és napjelzés közt mindig sorválasztó vonallal. Szöveghatároló jel mértani elemekből összetett csillag, vagy kereszt alakú jelzés. Helynév mindig német.

Készült 3 darab magyar és 7 darab horvát, összesen 10 darab bélyegző. A gyártási adatokat csak részben ismerjük, zömmel Bécsben, pár darab Pesten készült. Az első itthon gyártott Sissek (1868. V. 20.), az utolsó Esseg (1872. VII. 11.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 11 féle.

Put-F. Típuscsoport. 1868-1881. és 1888-1892. A szöveg általában „Pk. jelzés/Helynév" (751. ábra), ritkán „Helynév/Pk. jelzés" (753. ábra) alakban fordul elő. Hosszú hivatalnév esetében háromsoros elrendezést alkalmaznak, .felül. „Pk. jelzés/Helynév", alul „Helyjelölés" (754. ábra), vagy felül „Pk. jelzés", alul „Helynév/Helyjelölés" (755 ábra). Betűtípus az első gyártási időszakban groteszk (752. ábra), de gyakori az antikva/groteszk (749. ábra) és groteszk/antikva (748. ábra) vegyes véset is. A második időszakban kizárólag groteszk típusú betűket használnak, a háromsorosoknál groteszk/antikva/ groteszk ás előfordul. A pk. jelzés eleinte „PÉNZ-UTALVÁNY" (756. ábra), majd és ez az általános alak „PÉNZ-UTALVÁNY", ritkán „PÉNZ. UTALV."







745—747. ábra







748—750. ábra







751—753. ábra







748—750. ábra

(757. ábra) módon rövidítve, a horvát egynyelvű bélyegzőknél „NOVŐANADOZNAKA”. (758. ábra) Kivételesen „GELD-ANWEISÜNG” (748. ábra). Kisszámú magyar/német (757. ábra) és magyar/horvát kétnyelvű bélyegző is készült. A német nyelvűeknél csak a helynév, a horvátoknál a helynév és pk. jelzés is kétnyelvű, de a helyhiány miatt ez utóbbi csak „DOZNAŐNICA” (750. ábra) alakban. Fiume olasz nyelvű bélyegzőin a pk. jelzés „ASSEGNO POSTALE”. A keltezésben gyakori az egy vagy két sorválasztó vonal, de annak elmaradása a szokásos. Keltezés változatok az „a2” (748. ábra), „b2” (753. ábra) és „b3” (752. ábra).

Készült a valószínűsítettekkel együtt 108 darab magyar és 8 darab horvát, összesen 116 darab bélyegző. Az előfordulható bélyegzések száma a változatokkal együtt 155 féle.

Put-B. Típuscsoport, 1874-1880. Kerekített vagy vágottsarkú fekvő téglalap és négyzet alakú bélyegzők. Mindig osztott hivatalnévvel, ennek végén a pk. jelzés, „P. TJ.”-val rövidített pénzutalvány. A bélyegzők rendszere szerint, két alcsoportját különböztetjük meg.

Put-BJ. Alcsoport, B1 rendszerű, méretlépcsője 16-27x14-23 milli méter (759. ábra). *

Put-BG. Alcsoport. Krö5 rendszerű, négyzetalakú bélyegzők. Méret 17x17 milliméter (760. ábra).

Készült 4 darab bélyegző.



757 – 759. ábra



760−762. ábra

Puf-G. Típuscsoport. 1873. Krö5 rendszerű, osztott hivatalnévvel készített bélyegző. Pk. jelzés „P. U.” a hivatalnév után (761. ábra). Készült 1 darab bélyegző.

Put-Hx. Típuscsoport. 1891-1892. Hivatalnév mindig a felső, pk. jelzés, mely kizárólag „PÉNZUTALVÁNY” az alsó félgyűrűben. Ha van hivatalszám, az római számmal a felső, az „sz” rövidítés az alsó körszeletben (762. ábra).

Készült 3 darab bélyegző. Az első Budapest Víziváros I. sz. (1891. II. 16.), az utolsó Budapest Vár (1892. III. 10.).

b) Postautalvány bélyegzők (Pou)

Pou-F. Típuscsoport. 1870-1872. és 1888. Általában „Pk. jelzés/Helynév", néha „Helynév/Pk. jelzés" szövegelrendezéssel. Pk. jelzés „POSTAUTALVÁNY" (763. ábra) vagy „POSTA UTALVÁNY" (764. ábra). Betűtípus groteszk vagy groteszk/antikva. •

Készült 6 darab bélyegző. Az első K. Fehérvár (1870. IX. 15.), az utolsó Miskolcz (1888. XI. 1.).

Pou-G. Típuscsoport. 1878. Krö5 rendszerű, „POSTA-UTALVÁNY" pk. jelzésű hk-bélyegző (765. ábra).

Készült 1 darab bélyegző, Budapest-Vár (1878. V. 23.).

c) Utalványbélyegzők (Ut)

Ul-F. Típuscsoport. 1875-1890. „Helynév/Pk. jelzés", ritkán folytatólagos szöveggel „Helynév-Pk. jelzés„ elrendezéssel (766. ábra). Pk. jelzés. „UTALVÁNY" (767. ábra) vagy „UTALV.". A horvátországi bélyegzők négysorosak, felül a magyar szöveg „HELYNÉV/UTALVÁNY", alul ugyancsak két sorban a horvát szöveg „HELYNÉV/DOZNAÖNICA" (768. ábra), vagy „NOVCANA DOZNAKA". Méretlépcső 26-36 milliméter.

Készült 6 magyar és 6 horvát, összesen 12 darab bélyegző. Az első Kassa (1875. I. 24.), az utolsó Kőrös-Krizevac (1890. XII. 31.). A lehetséges bélyegzések száma a változatokkal együtt 16 féle.

Ut-B. Típuscsoport. 1874-1876. Vágottsarkú álló- vagy fekvő téglalap és négyzetalakú hk-bélyegzők. Rendszerük alapján két alcsoportjukat különböztetjük meg.

Ut-BF. Alcsoport. B3 rendszerű hk-bélyegzők. Osztott szöveg a keretvonallal párhuzamosan és körbefutóan (769. ábra), a kétnyelvűeknél ugyanígy, de a magyar helynév és pk. jelzés ívelten vésett (770. ábra). Pk. jelzés „UTALVÁNY" vagy „UTALV.". Méretlépcső 21-23x23-24 milliméter.

Ut-BJ. Alcsoport. B1 rendszerű hk-bélyegzők. Osztott, vízszintes sorokba vésett szöveg, „HELYNÉV/UTALVÁNY" elrendezéssel.

Készült összesen 5 darab bélyegző. Az első Eszék Ősiek gornij grad (1874. XII. 1.), az utolsó Budapest dóik. vasp. (1876. VI. 19.).

Ut-H. Típuscsoport. 1890~1893. A hivatali hk-bélyegzőkkel ellentétben, a koronadíszítésből adódó x és y alcsoport itt további kettővel négyre bővül. A horvátországi hivatalok részére a hosszabb kétnyelvű szöveg miatt ellipszis alakú gyűrűs, harántpántos bélyegzők is készültek. Így az Ut —H típuscsoportnak Hx, HCx, Hy és HCy alcsoportjait különböztetjük meg. Az x alcsoport szövegelrendezése „Magyar helynév — Utalvány/Horvát helynév Doznacnica" (771. ábra), vagy „Helynév/Utalvány-Doznacnica" (772. ábra). Az y alcsoportban a helynév a felső félgyűrűben, az alsóban „UTALVÁNY" és a bélyegző ellenőrzőszáma arab (773. ábra) vagy római (774. ábra) számmal. A HB alcsoportok szövegelrendezése akár x, vagy y kivitelűek „Magyar Horvát Helynév/Utalvány Doznacnica" (775. ábra) alakban készültek.

Készült 4 magyar 8 horvát, összesen 12 darab bélyegző. Az első Zágráb/ Zagrab A (1890. XII. 16.), az utolsó Zágráb magyar állam p. udv./Zagreb







763—765. ábra

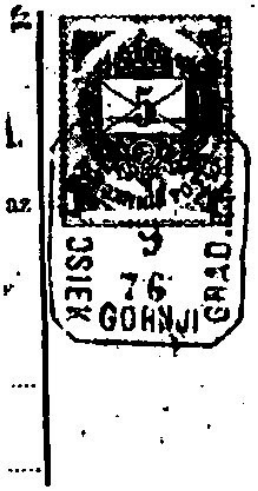






766—768. ábra







769—771. ábra







772—774. ábra

drz. kol. A (1893. III. 15.). A lehetséges bélyegzések száma a változatokkal és valószínűsítettekkel együtt 14 féle.

Út-J. Típuscsoport. 1892. Pk. jelzés az alsó gyűrűrészben „UTALVÁNY” és a bélyegző ellenőrzőszáma arab számokkal (776. ás 777. ábra).

Készült 4 darab bélyegző. A lehetséges bélyegzések száma a változatokkal együtt 8 féle.

d) Utalvány pénztári bélyegzők (Upt)

Upt-F. Típuscsoport. 1867-1889. Szövegelrendezés általában „Pk. jelzés/Helynév” alakban. A pk. jelzés „M. KIR. POSTAUTALVÁNYI PÉNZTÁR” (778. ábra). vagy „POSTA-UTALV. PÉNZTÁR” (779. ábra). Hosszú, osztott hivatalnévnél a helynév után „PÉNZTÁR” formában is előfordul (780. ábra). Betűtípus groteszk vagy vegyesen groteszk/antikva.

Készült 5 darab bélyegző. Az első Kassa (1867. V. 2.), az utolsó Budapest kézbesítő phiv. (1889. XII. 20.).

Upl-G. Típuscsoport. 1877. Pk. jelzés „UTALV. PÉNZTÁR”. (781. ábra).

Készült 1 darab bélyegző. Budapest Főposta (1877. I. 18.).

Upt—Ti. Típuscsoport. 1890-1893. A csoport bélyegzői általában az x, két darab az y alcsoportba tartozik. Pk. jelzés egységesen „UTALVÁNY-PÉNZTÁR”, az alsó félgyűrűben. Minden bélyegző ellenőrzőszámmal készült, melyet általában az alsó körszeletben (782. ábra), ritkán a helynév után (783. ábra) helyeznek el. Mindig római számmal vésik. Méret 27 milliméter.

Készült 9 darab bélyegző. Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 14 féle.

e) Kisutalvány bélyegzők (Kut)

Kut— F. Típuscsoport. 187?-1888. A kut. bélyegzők gyártásának kezdeti időpontját még nem ismerjük. A szövegelrendezés egységesen „Helynév/Pk. jelzés”. Betűtípus rendszerint groteszk, kivételesen antikva/groteszk (784. ábra). A pk. jelzés szintén egységesen „kisutalvány”, de az írásmódnak és az alkalmazott rövidítéseknek megfelelően ötféleképp fordul elő; „KIS UTALV.” (784. ábra), „KISUTALV.” (785. ábra,) „KIS UTALVÁNY” (786. ábra), „KIS UTALVÁNY” és KISUTALVÁNY” (787. ábra). A kétnyelvűeknél a horvát szöveg „MAL. DOZNACNICA”. Méretlépcső 24-27 milliméter.

Készült a valószínűsítettekkel együtt 81 darab bélyegző. Az utolsó Rózsahegy (1888. I. 30.). A lehetséges bélyegzések száma a változatokkal együtt 108 féle.

Kut— BJ. Típuscsoport. 1871-1885. B1 rendszerű, kerekített sarkú, fekvő téglalapalakú hk-bélyegzők. Szövegelrendezés a magyarországi hivatalok részére készülteknél három vagy négy, a horvátországiaknál négy vagy ötsoros. A háromsoros magyaroknál a keltezés felett „HÉLYNÉV” antikva, alatt „KIS UTALVÁNY” groteszk típusú; betűkkel a négysorosoknál groteszk betűkkel osztott hivatalnév és ez alatt „KIS UTALV.” pk. jelzés (788. ábra). Keltezés az előzőnél a második, az utóbbinál a harmadik sorban. A horvátországiakon ugyan nem kisutalvány vagy ennek rövidítése szerepel, hanem



775 – 777. ábra



778 – 780. ábra



781 – 783. ábra



„Utalvány 200 Frtig.”, illetve „Doznacnica do 200 Frt.” (789. ábra), mivel azonban az értékhatár kut-ra utal, ezért ezeket is ide soroltuk. Méretlépcső 17-30x14-17 milliméter. Egyes forrásmunkák szerint több horvátországi hivatal részére készültek, eddig azonban csak két hivatalét (Vukovár és Zimony) ismerjük. Gyártási adatok ismeretlenek.

Használtak 2 magyar és 2 horvát, összesen 4 darab bélyegzőt.

Kut-CF. Típuscsoport. 187?-1888. Kizárólag horvátországi hivatalok részére készültek, kétnyelvű szöveggel. A szövegelrendezés négysoros, felül két sorban „Magyar helynév/KISUTALVÁNY”, alul ugyanúgy „Horvát helynév/MAL. DOZNACNICA” (790. ábra). Méretlépcső 35x31 milliméter.

Ismert bélyegzők száma 3 darab. Az előforduló bélyegzések száma a változatokkal együtt 6 féle.

f) Nagyutalvány bélyegzők (Nut)

A magyarországiak az F (791. ábra), a horvátországiak a CF típuscsoportba (792. ábra) tartoznak. Pk. jelzés a magyaroknál „NAGY UTALVÁNY”, a horvátoknál „NAGY UTALVANY/VEL. DOZNACNICA”. Gyártási idő és méretlépcső, mint a kut. bélyegzőknél.

Az ismert bélyegzők száma 6 darab. Az előfordulható bélyegzések száma a változatokkal együtt 9 féle.

g) Pénzrovatolási bélyegzők (Pro)

Pro-J. Típuscsoport. 1889. Az összes pk.-i bélyegzők legegységesebb típuscsoportja. A szabályos hatszögű alakfőfajtát kizárólag itt alkalmazták. Szövegelrendezés köralakban „HIVATALNÉV/PÉNZROVATOLÁS” (793. ábra). Az I. világháborúval végződő korszak egyedüli bélyegzőcsoportja, ahol a horvátországi hivatalok részére is kizárólag magyar nyelvű szöveget használtak. A keltezés elrendezése azonos az F típuscsoportbeli B3 rendszerű hivatali hk-bélyegzők gyártási idejének ebben a szakában készült bélyegzőkével. Tehát a hójel három betűvel rövidítve, sorválasztó vonal nincs, évjel kétszámjegyű, tehát rendszerük B3/2, az. 1899-es átalakítás után B3/3. Betűtípus groteszk. Méretlépcső — két párhuzamos oldal távolságán mérve — 24-25 milliméter. Ellenőrzőszám — ha van — mindig római számmal.

Készült 116 magyar és 19 horvátországi bélyegző, valamennyi 1889-ben. Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 231 féle.

h) Pénzfelvételi valamint pénzkezelési utódbélyegzők (U)

U-F. Típuscsoport. 1868-1890. Szövegelrendezés mindig osztott. „HELYNÉV/PÉNZ FELADÁS” (794. ábra), vagy osztott hivatalnév után „P. f.” és ellenőrzőszám (795. ábra). Betűtípus mindkettőnél antikva/groteszk, az utóbbinál csak groteszk is használatos. Méretlépcső 23-25 milliméter.

Készült 5 darab bélyegző. Az első Pest/Pénz feladás (1868.), az utolsó Budapest Főposta P. f. 2 (1890.).

U-Jy. Típuscsoport. 1892. Pk. jelzés az alsó körszeletben „PF”, közvetlenül utána az ellenőrzőszám .(796. ábra). Méret 27 milliméter.

Készült 2 darab bélyegző, mindkettő 1892-ben.

U-Ky. Típuscsoport. 1889-1918. A Budapest 4 postahivatal utalványfelvételi munkahelyei részére készültek. A pk. jelzés „U” betű a hivatalszámtól kétoldalt elhelyezve (797. ábra). Csak ellenőrzőbetűvel készültek, amely mindig kisbetű, közvetlenül a pk. jelzés mellé vésve.

Készült 16 darab bélyegző. Az első Ua (1899. XII. 1.), az utolsó Ue másodbélyegzője (1918. VI. 15.). A lehetséges bélyegzések száma a változatokkal együtt 26 féle.

U-N. Típuscsoport. 1933-1935. A rendszer változásától eltekintve megegyezik a K típuscsoporttal (798. ábra).

Készült 8 darab bélyegző. Az első Uh (1933. I. 10.), az utolsó Uv (1935. I. 28.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 12 féle.



787–789. ábra



790–792. ábra



793–795. ábra



796–798. ábra

i) Pénzkezelési főnöki bélyegzők

Pk-Főb. Az osztrák postaigazgatás azokat a hivatalokat látta el pk. főnöki bélyegzőkkel, ahol postapénztár működött. 1850-1867 között német nyelven készültek, négysoros elrendezésben, „K. K./POSTKASSE/IN/Hely név". Az utolsó sor a kerettel párhuzamos, tehát ívelt (799. ábra). A magyar



799−801. ábra

postaigazgatás az I. osztályú kincstári postahivatalok közül azokat szerelte fel főn. bélyegzőkkel, ahol a pénzkezeléssel külön osztály foglalkozott. Szövegelrendezésük három (800. ábra) vagy négysoros (801. ábra). Bélyegen mintegy 8-11 féle bélyegzést ismerünk.

k) Utalványszámjelző bélyegzők (Ujb)

Ujb—B. Típuscsoport. 1906-tól. A szám és ellenőrzőbetű együttes hosszának megfelelően 20-28x11 milliméter nagyságú fekvő téglalapalakú számbélyegzők (802. ábra). Az elveszettek pótlására készítettek felső keretvonalára egy kb. 7 milliméter szárhosszúságú egyenlőszárú tompaszögű háromszöget vésnek (803. ábra). Ezek tehát mindig másodpéldányokat jelentenek: ellenőrzőbetű általában kisbetű (803. ábra), de gyakori a nagybetű alkalmazása is (804. ábra). Több mint félévszázados gyártásuk alatti változásuk mindössze



802-S04. ábra

annyi, hogy kerekített, vagy éles- sarkú keretvonalat vésnek. 1951-ben az ellenőrzőszámok újbóli rendezésénél a számcsoportot kötőjellel két részre osztva — például „23-44" — készítik (315. ábra).

Minden postahivatal részére annyi utalványszámjelző bélyegző készül, ahány ellenőrzőszámmal rendelkezik. Kisegítő bélyegzőknél használt ujb. bélyegzőket lásd a postahivatalok kisegítőbélyegzői cím alatt.

Pk-i hk-bélyegző összesen 426 darab készült, ezek lehetséges bélyegzéseinek száma a változatokkal együtt 643 féle. .

6. A táviratkezelés és bélyegzői

Az első távírdaállomást Magyarországon 1850-ben nyitották meg. Ettől kezdve a távírda a postától különálló szervként működött 1887-ig, amikor is a postával egyesítették. Ez a külön működési időszak azonban meglehetős fonák képet mutat. Eltekintve ugyanis néhány fővárosi és vidéki távírdahivataltól, vidéken az volt a helyzet, hogy ahol postahivatal is működött, a távírdahivatalt ott rendezték be. Ez a kis postahivataloknál azzal a következménnyel járt, hogy a különben egymástól független posta és távírda hivatal egy helyiségben működött s mindkettőt egy és ugyanaz a személy vezette, illetve látta el a posta és a távírdaszolgálatot. A távírdahivatalokat még az osztrák igazgatás idejében a postahivatalok főnöki bélyegzőihez hasonló, német nyelvű bélyegzőkkel látták el (805. ábra). A postával egyidejűleg a távírda is elnyerte önállóságát. A magyar igazgatás itt is elsőnek a távírdabélyegzők kérdését rendezte, az egységes, magyar nyelvű bélyegzők 1868. évi rendszeresítésével. Ezek alakja hasonló az osztrák bélyegzőkhöz, kivéve néhány horvátországi távírdát, melyeket köralakú bélyegzőkkel szereltek fel. Kevés kivételtől eltekintve ezek mind h-bélyegzők. A szövegelrendezés három vagy négysoros úgy, hogy a helynév a véset közepén egy, vagy két vízszintes sorban, a távírda megnevezés pedig osztott alakban a két szélső sorban nyert elhelyezést, „M. K. TÁVÍRDAI/ ÁLLOMÁS” (806. ábra), „M.K. TÁVÍRDA/ÁLLOMÁS” (807. ábra), „M. KIR. TÁVÍRDAI/ÁLLOMÁS” (808. ábra) és a horvátországiaknál „K. TÁVÍRDAI/ ÁLLOMÁS/K. BRZOJAVNA-STANICA” (809. ás 810. ábra). A helynév betűtípusa általában groteszk, de előfordul az antikva is (810. ábra), a szélső sorok általában antikva vagy groteszk betűkkel, de sokszor vegyesen groteszk/ antikva készültek. A központi Távírdahivatal részére készül 1874-ben az első hk-bélyegző, egygyűrűs ellipszis alakkal és B1 rendszerű háromrészes keltezéssel (811. ábra). Ezzel egyidejűleg helynév nélküli főnöki bélyegzőt is kap (812. ábra). A távírdabélyegek forgalmi ideje alatt — 1873-1879. február 28-ig — valamennyi távírdaállomás h-bélyegzéseit ezeken a bélyegeken megtalálhatjuk. A távirati díj lerovása ettől kezdve 1888. május 30-ig készpénzben, majd ettől kezdve ismét bélyeggel történt.

Az egyesülés évével, 1887-tel lezárult a távírdaállomások bélyegzőinek kora. Az ekkor kezdődő és még napjainkban is tartó második korszakban használt és a táviratkezelésre (tk) utaló szöveggel vagy jelzéssel ellátott hk-bélyegzőket soroljuk a tk-i bélyegzők közé.

Az egyesített posta és távírdahivatalok részérc 1887-1890. között az F típuscsoportba tartozó, B3 rendszerű hk-bélyegzők készültek a tk-re. Folytatólagos (813. ábra) vagy osztott szövegelrendezéssel (814. ábra), „Helynév Tk. jelzés”, illetve „Helynév/Tk. jelzés” alakban. A tk. jelzés „TÁVÍRDA” (813. ábra), horvátoknál „TÁVÍRDA/BRZOJAV”. Ezt követően 1890 és 1892-ben, mindig osztott szöveggel H típuscsoportbeli, Kr8n rendszerű tk-i bélyegzők készültek (815. ábra).

Az egyesülés után a Központi Távírda mellett még működött néhány, csak távirat félve vő szolgálatot ellátó postaszerv. Ilyenek voltak a tőzsde, a budapesti lóversenytér, az államfő nyaraló helyén működő udvari távírdahivatalok és a külügyminisztérium távírda hivatala. A Budapest Főposta 1898-tól a vevényes táviratok felvételénél „TV” jelzésű bélyegzőt használt

(816. ábra). A Központi Távírda 1900. március 1-én beolvadt a Budapest 4 postahivatalba. Ennél ekkor rendszeresítették a TB., TF. és TK. (817. ábra) jelzésű hk-bélyegzőket, melyek közül az első két csoportba tartozókat a távirata feladásnál, az utóbbiakat a táviratkiadásnál használtak. A TB a távbeszélőn bemondott táviratok felvételével foglalkozó munkahelyek bélyegzőcsoportja volt. A felsorolt távírdák hk-bélyegzői rendszerre megegyeznek a korabeli



805—807. ábra



808—810. ábra



811—813. ábra



814—810. ábra

postahivatali hk-bélyegzőkkel, de a hivatalnévben a helynéven kívül a „TÁVÍRDA” vagy „TÁVÍRDAHÍVATAL (821. ábra) megjelölés is szerepel. Az F típuscsoportbeliek (813. ábra) 1887-1890 között készültek. Több bélyegző használatakor a hivatalnév után ellenőrzőszámot és „sz” rövidítést alkalmazták (818. ábra). 1890-1892 között gyártottak Hx (819. ábra), 1892-1899 közöttiek a Hy (820. ábra) és végül az 1921-ben gyártottak az L (822. ábra) típuscsoportba tartoznak. A Budapest 4 postahivatal tk-i hk-bélyegzői mind a század elején készültek és a Ky típuscsoportba tartoznak (826. ábra), a tönkrementek pótlására 1935. és 1938-ban gyártottak pedig N (828. ábra és P típuscsoportbeliek.

A Központi Távíróhivatal 1920-ban ismét önálló lesz. Első bélyegzői K típuscsoportbeliek, de helynév nélkül készültek 1920. szeptember 12-én (823. ábra), teljes harántpántos alakfajtával. Alig egy évvel később ezeket kivonták a használatból és helyneves bélyegzőket gyártottak helyettük 1921. december l én (824. ábra). Ettől kezdve mind ezeknél, mind az 1934-ben gyártott N (825. ábra), az 1941-ben gyártott P (827. ábra) és az 1956-ban gyártott Py típuscsoportba tartozó bélyegzőknél a félpántos alakfajtát használták.

A tk-i bélyegzőknél még fontos körülményre kell kitérnünk. Az egyik a posta- és távírdahivatalok összevonási idejére nyúlik vissza. Ha a címzett olyan helységben lakott, ahol nem volt távírdahivatal, illetve távírdaszolgálat, vagy olyan hivatalban adtak fel táviratot, ahol távírda nem működött, akkor az első esetben a táviratot a kézbesítésre jogosult postahivatalnak, a második esetben pedig a távirat továbbítására jogosult legközelebbi távírda, illetve posta- és távírdahivatalnak a táviratot vevő, illetve felvevő hivatal ajánlott levélben küldte meg. Ezért külön 10 kr. díjat számítottak, melyet postabélyegben kellett felragasztani. Így a múlt század valamennyi távírda h- és hk-bélyegzőjének lenyomata postabélyegen előfordulhat, még abban az időszakban is, amikor a távirati díjat készpénzben fizették.

A másik körülmény már egész új keletű. A sürgős táviratok bélyegzéséhez a Központi Távíróhivatal kézbesítési osztálya 1950-től kezdve vörös festékpárnát használ. Ettől kezdve tehát a vörös színt nem csak a készpénzzel bérmentesített küldemények kezelésénél alkalmazzák.

A levélfelvételre feljogosított vasúti távírdahivatalok bélyegzőivel már foglalkoztunk. (Lásd egyező cím alatt.) Itt csak annyit jegyzünk meg, hogy azok bélyegzéseinek levélbélyegen való előfordulása az ott tárgyaltakon kívül valamennyi általuk felvett táviraton megtalálhatók.

Az ismertetett távírdahivatali hk-, valamint tk-bélyegzőknél az eddig szokásos típuscsoportonkénti taglalástól eltekintünk, mert igen tetemes azoknak a bélyegzőknek a száma, melyekből egy-egy típuscsoportba mindössze csak egy-két darab tartozik. Ezért a távírdahivatali és táviratkezelési hk-bélyegzőknek csak összevont adatait adjuk meg.

Készült 80 darab távírdai és táviratkezelési bélyegző. Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 96 féle. Az 1868-1887 között a távírda állómások által használt h-bélyegzők összegyűjtése ma már szinte lehetetlen. Legfeljebb odáig mehetünk, hogy közreadjuk az akkor működött távírda állomások jegyzékét, mert hiszen bélyegzője mindegyiknek volt, tehát azok bélyegzései minden körülmény között bélyegre is kerültek.







817–819. ábra







820–822. ábra







823–825. ábra







820–822. ábra

7. A légipostaküldemények kezelése és bélyegzőik (lp)

Az első osztrák — magyar repülőposta járat Budapest — Bécs között s innen Krakkó és Lemberg felé való csatlakozással 1918. július 4-én nyílt meg. Működését még a háború befejezése előtt megszüntették. Nem sokkal a háború után 1920. november 7-én indult a Budapest-Szombathely-i, majd decemberben a Budapest-Szeged-i belföldi légijárat. Ezek is mindössze pár hónapot értek meg. 1924-től indult meg a belföldi és a külföldi légiforgalomba való mind nagyobb és nagyobb méretű bekapcsolódása a postaszállításnak. Ennek egyenes következménye volt a kezdeti korlátozottságoknak — légipostaküldeményt csak a kijelölt postahivatalokban lehetett feladni, bérmentesítésére csak légipostabélyeget lehetett használni stb. — fokozatos megszüntetése, ami végső fokon oda vezetett, hogy ma már minden felvevő szolgálatot teljesítő postahely jogosult lp. küldemények felvételére. A forgalmi járatokkal továbbított lp. küldemények a járatok állandósulása után már nem tartottak igényt gyűjtői érdeklődésre. Így joggal megállapíthatjuk, hogy főképp a gyűjtői érdekek kielégítése vezetett azután a különböző kísérleti járat, kezdőjárat, első repülés és még más alkalmak és okok alapján rendezett és külön bélyegzésekkel megjelölt járatok és légizárlatok indítására. Akadt bizony olyan első járat is, melyet már a második sem követett. A monográfia terjedelme és természete nem alkalmas arra, hogy a magyar légiposta történetét és valamennyi objektumát részletesen ismertessük. Ez csak egy külön katalógusban lehetséges. Itt kénytelenek vagyunk megelégedni azzal a megoldással, hogy a lp. küldeményeken alkalmazott bélyegzéseket osztályozzuk és megadjuk azok hovatartozandóságát. Ezen belül azonban részletesen ismertetjük a forgalmi járatokkal továbbított küldemények kezelésénél használt bélyegzőket. Ez utóbbiakat *lp. kezelési bélyegzőknek* nevezzük. Ezeket rendeltetésüknek megfelelően három csoportba osztjuk. Azok, melyek hivatalnévvel és változtatható keltezéssel ellátottak, továbbá a küldemények értékcikkeinek érvénytelenítésére szolgálnak, a *lp. hk-bélyegzők* (Lp). A hivatalnév és keltezés nélküli, de szövegükkel a légi úton való szállításra vágy az azon való érkezésre utalnak, a *lp. jelzőbélyegzők* (Lp. jb.) és végül melyek azt jelölik meg, hogy a küldeményt melyik járat zárlatával kell továbbítani, a *lp. irányítóbélyegzők* (Lp. ir.). Az említett kezdő, első, nyitó, közvetlen és egyéb alkalmi járatok küldeményeinek kezelésénél használt bélyegzők közül azokat, amelyek hk-bélyegző jellegűek és amelyekkel a küldemények bélyegeit bélyegezték le, *alkalmi lp. bélyegzőknek* nevezzük (830. ábra) és ezeket — utalva az I. fejezetben kifejtett általános gyűjtői elvekre — az alkalmi bélyegzők közé soroljuk (lásd ott). Megjegyezzük, hogy az első alkalmi lp. bélyegzőt postánk 1920. november 7-én használta a Rákosi Repülőnapon a Budapest —Szombathely közötti légijárat megnyitása alkalmával. Végül azokat a bélyegzőket, melyek lp. jelző, illetve irányító jellegűek, tehát lenyomatuk nem a bélyegre, hanem a küldemény cím- esetleg hátoldalának szabad részére kerülnek, de a használt alkalomra utaló szöveget vagy ezen túlmenően annak időpontját is tartalmazzák, lp. *alkalmi jelzőbélyegzőnek* (Lp. ajb.), vagy *lp. alkalmi irányítóbélyegzőnek* (Lp. air.) nevezzük. A küldemények bélyegeit ezeknél a felvevő hivatal hk- vagy ha volt lp. hk-bélyegzőivel bélyegezték le. Az első lp. alkalmi irányító bélyegzőt 1924. szeptember 25-én használták az I. Magyar Filatéliai Nap alkalmával rendezett Budapest-Esztergom közötti



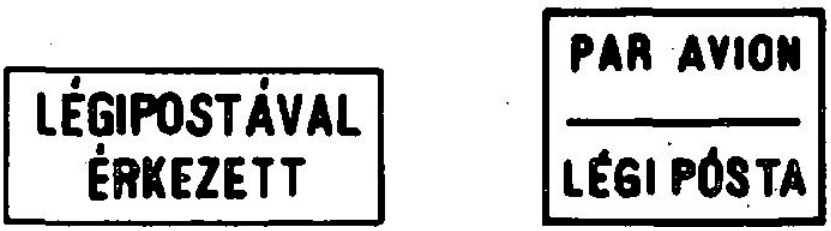
829—831. ábra



832—834. ábra



835. ábra



836—837. ábra

alkalmi légijárat postájánál (829. ábra). Az első lp. alkalmi jelzőbélyegzőt pedig 1931. március 29-én a Zeppelin I. magyarországi körrepülése alkalmából.

A forgalmi járatokkal szállított lp. küldemények kezelési bélyegzőit lp. hk-bélyegzők, lp. jelzőbélyegzők és lp. irányító bélyegzők csoportosításban tárgyaljuk.

a) Lp. hk-bélyegzők

A lp. hk-bélyegzők gyártási idejüknek megfelelően a K és N típuscsoportba tartozó harántpántos bélyegzők. Szövegelrendezés „Lp. jelzés/Helynév, illetve

Hivatalnév". Lp. jelzés 1918-ban „REPÜLŐ POSTA" (831. ábra), 1920-tól „LÉGIPOSTA" (832. ábra). A repülőposta jelzésűek alsó körszeletében az érkezésnél és indításnál használt bélyegzőnél „ÉRK.", illetve „IND." rövidítés. A légiposta szövegűeknél az alsó félgyűrűben a helynév és hivatalszámból álló hivatalnév, az alsó körszelet a típuscsoportnak megfelelően vonalkázott, üres vagy az ellenőrzőbetű foglal benne helyet (833. ábra). Kivételt képez Budapest 4 egyik bélyegzője, ahol a hivatalszám került az alsó körszeletbe (834. ábra).

Lp-K. Típuscsoport, 1918-1920. Készült 5 darab bélyegző. Az első Repülő Posta Budapest Érk. (1918. VI. 10.), az utolsó Légiposta Szombathely 2 (1920; X. 25.).

Lp-N. Típuscsoport. 1931-1935. Készült 5 darab bélyegző. Az első Légiposta Budapest 4 (1931. I. 12.), az utolsó Légiposta Budapest 4 A (1935. VI. 9.).

Készült összesen 10 darab lp. hk-bélyegző. Az ismert bélyegzések száma az át- és kivésettek bélyegzéseivel együtt 15 féle.

b) Lp. jelzőbélyegzők

A forgalmi járatokkal érkezett lp. küldemények megjelölésére használták ezeket a jb-ket. Néhány nagyobb vidéki hivataltól eltekintve, rendszeresen csak a Budapest 72 hivatal használta, ahová mint irányító hivatalhoz az összes érkező lp. zárlat is befutott. Fekvő téglalapalakú jb-k, „LÉGI POSTÁVAL ÉRKEZETT" (835. ábra) egysoros, később „LÉGIPOSTÁVAL/ÉRKEZETT" kétsoros (836. ábra) szöveggel. A harmincas években a keretvonal elmarad, szövegelrendezés változatlanul egy vagy kétsoros kivitelben.

c) Lp. irányítóbélyegzők

Kizárólag a Budapest 72 hivatal részére készültek. Az első 1924. május l én került használatba. Fekvő téglalapalakú, 31x23 milliméter nagyságú, egyszerű keretvonalas bélyegző. Szöveg két sorban „PAR AVION/LÉGI POSTA" (837. ábra). A szövegsorok közt egy vízszintes vonal, melyre kézzel írták be azt a repülővonalat, amelyiknek zárlatába kellett a lp. küldeményt beosztani. A bélyegzés színe mindig vörös. Ezt követték 1924 és 1926-ban a 35x25 milliméter nagyságú, kettős keretvonalas irányítóbélyegzők, „LÉGIPOSTA/BUDAPEST-RA" (838. ábra). RA-val képletesen jelöltük az igénybeveendő légijárat külföldi végállomását. A két szövegsor között repülőgép rajza. Ez a díszítés kétféleképp készült, felhők nélkül, vagy a gép felhőgomolyagból repül ki, mely mögül egy levélbélyeg elmosódott rajza látszik (839. ábra). Csak a külföldi járatok részére készültek. Így érthető, hogy ezek megszerzése a nehéz feladatok egyike. Amit mi sem bizonyít jobban, mint az a körülmény, hogy a gyártott 31 darabból repült küldeményen eddig mindössze 16 félét ismerünk. Megjegyezzük, hogy hazai használatra is készült 5 darab hasonló kivitelű irányító bélyegző, de ezeket csak egy-egy alkalomkor használták, tehát ezeket az alkalmi lp. irányítóbélyegzők közé soroljuk. Az eddig tárgyalt bélyegzők mind acélbélyegzők voltak. A Zeppelin különböző útjaira, amelyeken

rendszeresen szállított postát, „ZEPPELIN ÚTJÁN” szövegű és felhők közt úszó Zeppelin rajzával díszített 38x18 milliméter nagyságú irányító gumibélyegző is készült. A bélyegzés színe mindig ibolya.

A második világháború után az egyik még meglevő irányítóbélyegzőből kivésték a szöveget és az így most már csak a repülőgép rajzával ellátott bélyegzővel (840. ábra) a Budapest 72 hivatal a közönséges és ajánlott külde-



838−840. ábra

mények közül bizonyosakat ezzel bélyegzett le. Azt, hogy ennek a semmit el nem áruló bélyegzésnek mi volt a célja s hogy azt pontosan milyen esetekben és milyen küldeményeken alkalmazták, nem volt megállapít ható. Használatát 1954-ben beszüntették.

8. A készpénzzel bérmentesített küldemények kezelésé és bélyegzői (kpb)

A bérmentesítés kialakulásával, fejlődésével és jövőbeli kérdésével a bérmentesítés című fejezetben részletesen foglalkoztunk. Ebben a részben a készpénzzel bérmentesített küldemények (kpb) h- és hk-bélyegzőit, illetve azok típuscsoportjait tárgyaljuk. A csoportképzés előtt azonban néhány szempontot rögzítenünk kell. A kpb. bélyegzőket a hivatali bélyegzőkhöz hasonlóan két nagy csoportba osztjuk, a kézi- és gépbélyegzők. A kézi bélyegzők állandó jellegűek és ideiglenesen használtak lehetnek. Ez utóbbiak a kpb. pótkeletbélyegzők. Az 1920-ban rendszeresített kpb. felvételi rendszer csak a csoportosan feladott küldeményekre terjedt ki. Utalva a már ismertetett franco szövegű, a bélyeg előtti időben használt bélyegzőkre, melyek ugyan nem a tömegesen feladott küldeményekre kerültek, hanem azokra az egyes levelekre, melyek viteldíját a feladó kiegyenlítette, ami akkor természetesen csak készpénzzel történhetett, joggal tekinthetjük ezeket a kpb. bélyegzők elődbélyegzőinek. Erre való figyelemmel ezeket és Lippa „portó” szövegű bélyegzőjét is (853. ábra) ide soroltuk. A franco és ajánlott jelzésű h-bélyegzőket az ajánlási bélyegzők cím alatt már ismertettük. Valamennyi kpb. bélyegző szövegének azt a részét, mely a bérmentesítés megtörténtére utal, kpb. jelzésnek nevezzük. Bélyegzőgépeknek itt is azokat a gépi eszközöket értjük, melyek bélyegzésében kpb. jelzést találunk, míg azokat, melyek a lerovott összeg értékét is feltüntetik, bérmentesítőgépeknek nevezzük.

A fenti szempontok figyelembevételével a kpb. bélyegzőket az alábbi csoportosításban tárgyaljuk, zárójelben feltüntetjük a típuscsoportjel előtt

használt kpb. jelzést; a postahivatalok kpb. helybélyegzői (Kpb-h), a kpb. hely- és keletbélyegzői (Kpb), a kpb. pótkeletbélyegzői (Kpb-Pt.), a kpb. kezelésénél használt bélyegzőgépek (Kpb-Gb.) és végül a bérmentesítőgépek (Kpb-Bg) bélyegzései.

a) A postahivatalok kpb. h-bélyegzői

Kpb-hA. Típuscsoport. 1833-1837. Sorbélyegzők, kétsoros, „Helynév/ Kpb. jelzés" szövegelrendezéssel (841. ábra). Betűtípus antikva. Kpb. jelzés „FRANCO". A bélyegzések száma általában vörös, de gyakori a fekete is.

Használtak 2 magyar, 2 horvát, összesen 4 darab bélyegzőt. Az első Caschau (1833.), az utolsó Karlstadt (1837.). Az ismert bélyegzések száma a színesekkel együtt 6 féle.

Kpb-hB. Típuscsoport. 1834-1837. Négyszögletes h-bélyegzők, egyszerű (842. ábra) vagy kettős keretvonallal (843. ábra), Szöveg antikva vagy antikva/groteszk típusú nagybetűkkel. Kpb. jelzés „FRANCO". Bélyegzések színe vörös.

Használtak 1 magyar és 1 horvát, összesen 2 darab bélyegzőt. Az első Gran (1834), az utolsó Zengg (1837).

Kpb-hC. Típuscsoport. 1820-1845. Ellipszis alakú h-bélyegzők, általában szabályos keretvonallal. Kivételesen az ékhorony alakot is megtaláljuk (844. ábra). Kpb. jelzés „FRANCO", néha „FRANCO." (845. ábra). Betűtípus antikva, antikva/kurzív (842. ábra), antikva/írott (847. ábra), az írott nagy kezdő, vagy végig kisbetűvel is előfordul és végül írott (848. ábra). Néha előfordul a kettős keretvonal is (846. ábra). A hivatalnévnél egy ízben előfordul a „VON" jelzés alkalmazása is (849. ábra). A bélyegzések színénél a vörös valamivel gyakoribb, mint a fekete.

Használtak 10 magyar és 2 horvát, összesen 12 darab bélyegzőt. Az első Gross Canisa (192+), az utolsó Borosjenő (1845.). Az ismert bélyegzések szám a színesekkel együtt 15 féle.

Kpb-hW. Típuscsoport. 1834-1839. Különleges alakú h-bélyegzők. Kpb. jelzés „FRANCO" vagy „FRANCIRT" (850. ábra). Szövegelrendezés a szokásos, de előfordul a „Kpb. jelzés /Helynév" (851. ábra) forma is. Betűtípus antikva (852. ábra) vagy antikva/írott (851. ábra). Bélyegzések színe fekete.

Használtak 2 magyar, 1 horvát, összesen 3 darab bélyegzőt. Az első Bellovar (1834), az utolsó Körmend (1839).

Kpb. Jb-A. Típuscsoport. 1920. A kpb. hk-bélyegzők 1920. évi rendszeresítésekor, azok elkészültéig a Budapest 62 és 72 hivatal részére készült kétsoros jelzőbélyegzők. Szöveg: „KÉSZPÉNZBEN/BÉRMENTESÍTVE" (854. ábra). A két sor között sorválasztó vonallal.

Készült 2 darab bélyegző.

b) A postahivatalok kpb. hk-bélyegzői (Kpb)

A kpb. hk-bélyegzők részére rendszeresíti a posta 1920-ban a pántos körbélyegzők III. alakfajtáját, a csonkapántos alakot. A felső gyűrűrészbe kerül a kpb: jelzés, az alsóba a hivatalnév. A kpb. jelzés mindig „KESZPENZ-



841 – 843. ábra



844 – 846. ábra



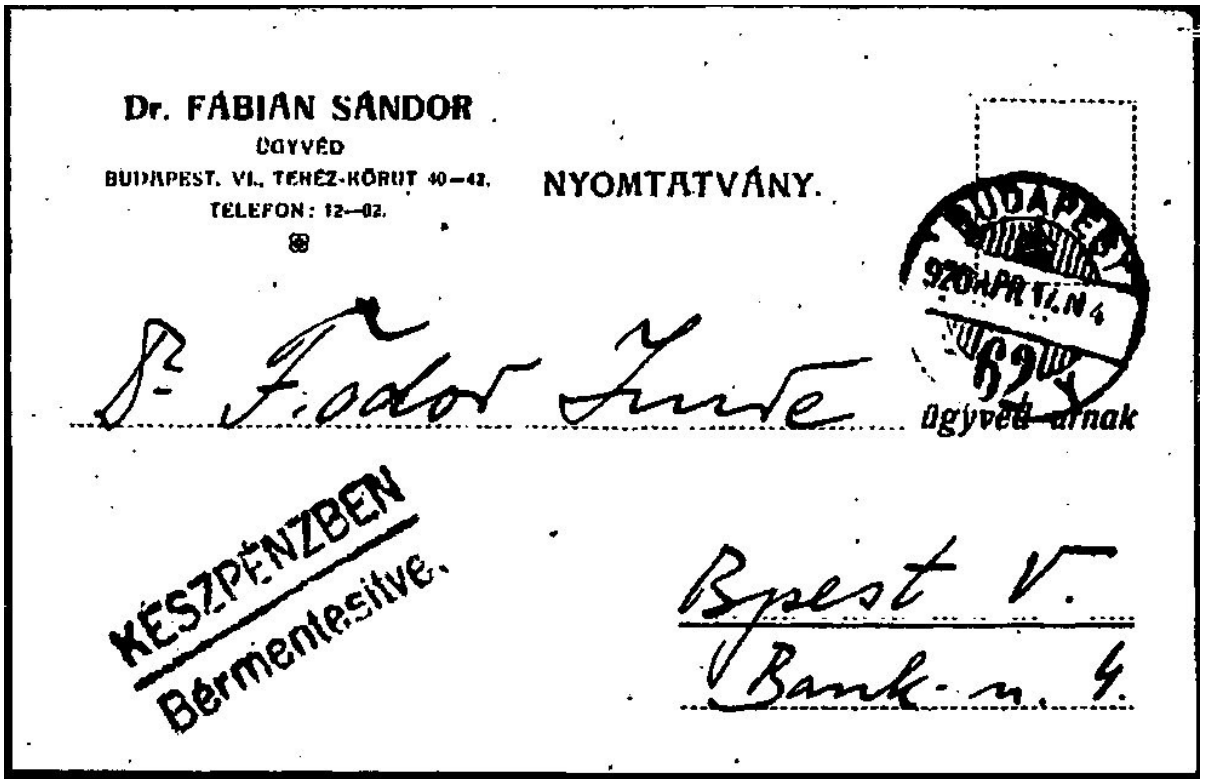
847 – 849. ábra



850 – 852. ábra



853. ábra



854. ábra

ZEL BÉRMENTESÍTVE". A számozott postahivataloknál ritka kivételtől eltekintve a hivatalszámot a helynév után folytatólagosan vésik. A kpb. bélyegzők 1920-tól 1950-ig ezzel az egységes elrendezéssel készülnek, egyedüli eltérés a hk-bélyegzők gyártási időszakainak a rendszerváltozásból adódó eltérései. Az 1950-es évek már többször említett gyakori változtatási irányzata itt is meghozza eredményét. Több ízben változik az alak és a hivatalszám elhelyezés. A kpb. jelzés két részét 1930-tól gyakran kötőjellel kötik össze.

A bélyegzők és ennek következtében a bélyegzések változatai itt mutatják a legmagasabb számot. Ugyanis az 1927-ig gyártott bélyegzők bélyegzései mind előfordulnak fekete és vörös színnel. Az 1945—1947 végéig terjedő időszakban a fekete szín átmeneti használatának engedélyezése miatt az addig gyártott bélyegzők lenyomatai ismét fekete, majd 1948-tól vörös színűek. Az erre az időszakra eső koronakivésés következtében ezek a változatok is előfordulnak fekete és vörös színnel. Típuscsoportok.

Kpb-W. Típuscsoport. 1847. Különleges alakú, bevésett évszámmal készített B2 rendszerű hk-bélyegző (855. ábra). Antikva/írott típusú betűkkel Kpb. jelzés „Franco".

Használtak 1 darab bélyegzőt, Albaregia (1847). Ismert bélyegzések száma 2 féle.

Kpb-L. Típuscsoport. 1920-1926. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázott hk-bélyegzők (856. ábra). Ellenőrzőbetű alkalmazása esetében annak helye az alsó körszeletben. A hivatalszám elhelyezésében egyetlen egy kivételt találunk, mikor is azt a szokásos helyétől eltérően az alsó körszeletbe vésték (857. ábra).

Meg kell azonban jegyeznünk, hogy ez nem a gyártási időszakban történt, hanem a hivatal névváltoztatásánál, 1939-ben utólag vésték be. Méretlépcső 28-31 milliméter.

Készült 128 darab bélyegző. Az első Budapest 62 (1920. V. 2.), az utolsó Budapest 114 (1926. IV. 12.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 329 féle.

Kpb-O. Típuscsoport. 1927. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli hk-bélyegzők (858. ábra). Még rendszeresítési évükben bevezetik a kpb. bélyegzőknél is az órajelzés használatát. Ennek következtében ezekből mindössze néhány darabot gyártottak. Méret 23 milliméter.

Készült 4 darab bélyegző. Az első Budapest 10 A (1927. I. 10.), az utolsó Budapest 82 A (1927. I. 31.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 14 féle.

Kpb-N. Típuscsoport. 1928-1937. Kr8 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli hk-bélyegzők (859. ábra). Ennél a típuscsoportnál már két érdekes kivételt találunk. Először alkalmazzák, valószínűen tévedésből a IV. alakfajtát. A hivatalszámot az alaknak megfelelően a függőleges pántban helyezik el. A másik érdekesség, amelyik összbélyegző szinten is egyedülálló kivétel, az hogy ellenőrzőbetű helyett „II" számot használnak, (860. ábra), ami pedig tudvalevően az elveszett bélyegzők pótlására készültek jelzésére szolgált. Méretlépcső 28 - 29 milliméter.

Készült 42 darab bélyegző. Az első Budapest 78 A (1928. II. 29.), az utolsó Újpest 1 A (1937. IX. 16.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 92 féle.

Kpb—Py. Típuscsoport. 1938-1945. Kr7 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli hk-bélyegzők (861. ábra). Itt a hivatalszámot már két ízben vésték az alsó körszeletbe. Ez azonban nem utólagos bevésés, hanem eredeti gyártási eltérés. A típuscsoport kétségkívül a legérdekesebb darabja a magyar/ rutén kétnyelvű bélyegző (862. ábra). Kpb. jelzés felül két sorban magyar és rutén, cirillbetűs szöveggel, az alsó félgyűrűben a kétnyelvű helynév kötőjellel kapcsolva. A 34 milliméteres nagyságával is erősen kiüt a méretlépcsőből, ami különben 27-28 milliméter.

Készült 72 magyar, 1 rutén, összesen 73 darab bélyegző. Az első Kassa 1 (1938. XII. 31.), a kétnyelvű Huszt (1939. X. 30.). az utolsó Hatvan 1 (1945. XII. 14.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 91 féle.

Kpb-Px. Típuscsoport. 1946-tól. A Py típuscsoporttal a korona elhagyásától eltekintve elvileg megegyező hk-bélyegzők (863. ábra). Az eltérések között gyakori a hivatalszámnak az alsó körszeletben való elhelyezése (864. ábra), a harántpánt alsó osztóvonalát a gyűrűben megszakítják, így az három vonaldarabból áll (865. ábra). Feltűnik a kpb. bélyegzőknél soha sem használt II. (866. ábra) és VI. alakfajta (867. ábra). A II. alakfajtával a hivatalszámot az alsó körszeletbe összelapítva tudták csak elhelyezni, az V-nél a függőleges pántba kerül, de a helynév ez alatt foglal helyet. Mind a szabályos III. és a nem használatos II. alaknál szöveghatároló jelet is használnak, négy pontból összetett rozettapár alakban (868. ábra).

A külföldre menő küldemények részére rendszeresítik 1949-ben a Budapest Főposta magyar/francia nyelvű kpb .bélyegzőit. A szokásos felső szövegsor alá kerül második sorba, francia nyelven „TAXE PERQUE szöveg (869. ábra).







855 – 857. ábra

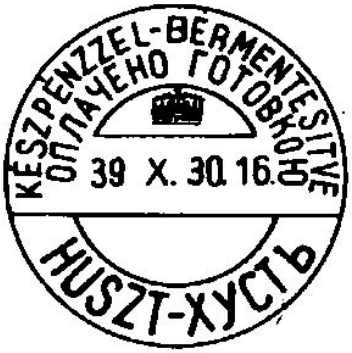






858 – 860. ábra







861 – 863. ábra







804–866. ábra

Ezzel egyidejűleg a Budapest 72 hivatal néhány bélyegzőjébe, a felső körszeletbe „TP” rövidítést vésnek (870. ábra).

Készült 171 darab bélyegző (1963. végéig). Az első Kisvárda A (1946. V. 21.). Az ismert bélyegzések száma, a változatokkal együtt 346 féle.

A háború utáni években egy-egy darab 1927, illetve 1937 óta nem gyártott rendszerű bélyegzőt is készítettek, természetesen korona nélkül, tehát y alcsoportba tartozókat. Az egyik Kr6 rendszerű, tehát az Ox (871. ábra), a másik Kr8 rendszerű, tehát az Nx (872. ábra) alcsoportba tartozik.

Készült 2 darab bélyegző. Bélyegzések száma 4 féle.

A postahivatalok részére összesen 442 darab állandó jellegű h- és hk-bélyegző készült, melyeknek 897 féle bélyegzését ismerjük.

c) Kpb. pótkeletbélyegzők (Kpb. Pt)

A hivatali pótkeletbélyegzők rendszeresítése után hamarosan sor kerül a kpb. pt. bélyegzők rendszeresítésére is. Tekintettel azonban az akkor még aránylag kis számú kpb. bélyegzőre, egyelőre csak egy darabot gyártottak (1932). Mind ez, mind a következők elrendezése megegyezik az állandó jellegű kpb. hk-bélyegzőkkel, de a hivatalnév helyére „M. KIR. POSTA” szöveg, az alsó körszeletbe pedig a bélyegző sorszáma került antikva típusú római számmal (873. ábra). A bélyegzők rendszere és így típuscsoportja is mindig megegyezik a gyártási időszakuknak megfelelő hivatali hk-bélyegzőkével. Az első bélyegzőt a budapesti postaigazgatóság kezelte. A bélyegzők számának szaporításával az egyes postaigazgatóságokat római számmal jelölték s a bélyegzők megkülönböztetésére ellenőrzőbetűket alkalmaztak. A pt. bélyegzők már hivatkozott 1945. évi szétosztását szabályozó rendelet szerint az I jelű bélyegzőket a budapesti, a H-t a debreceni, a Ill-t a pécsi, a IV-t a soproni, az V-t a szegedi és a Vl-t a miskolci postaigazgatóság kapta. A korona kivésésével egyidejűleg eltávolították a „KIR.” rövidítést (874. ábra), sőt utólag ellenőrzőbetűt is vésték be (878. ábra). Az ez után gyártottak „M. POSTA” (875. ábra), 1948-tól „MAGYAR POSTA” (876. ábra) szöveggel készültek. Az ellenőrzőbetű a római szám után törtvonás és kisbetű (875. ábra), törtvonás nélkül nagybetűvel (877. ábra) vagy két nagybetűvel a római szám két oldalára kerül (876. ábra). Külön kell megemlékeznünk a párosan alkalmazott római számokról (879. ábra). Ezek tévedésnek köszönhetik létüket. A gyár az ellenőrzőbetűket a római szám helyére véste és azt pedig lehagyta a bélyegzőkről. A posta átvette ezeket, majd a vésés pótlására visszaadta a gyárnak, ahol a részaránytalanság elkerülésére vésték kétszer a számot. Az 1955. év ismét változást hoz. A kpb. jelzés változatlan, de az alsó félgyűrűbe az eddigi szöveg elmarad és helyette a római számot vésik, két oldalán az ellenőrzőbetű párral (880. ábra). Típuscsoportok:

Kpb.Pt-N. Típuscsoport. 1932. Készült 1 darab bélyegző I (1932. V. 10.). Ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 4 féle.

Kpb. Pt—Py. Típuscsoport. 1939. Készült 5 darab bélyegző. Az első II (1939. VI. 5.), az utolsó VI (1939. VII. 6.). Ismert bélyegzések száma a váltósatokkal együtt 22 féle.







867 – 869. ábra







870 – 872. ábra







873 – 875. ábra







876 – 878. ábra





870–880. ábra

Kpb. Pt-Px. Típuscsoport. 1946-tól. Készült 13 darab bélyegző (1963 végéig). Az első V. A. (1946. X. 4.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 26 féle.

Kpb. bélyegző készült összesen 19 darab, melyeknek — a használó hivatalok jelző bélyegzőivel való együttes előfordulásaitól eltekintve — 52 féle bélyegzése ismert.

d) Kpb. bélyegzőgépek

A bélyegzőgépekkel rendelkező hivatalok közül először 1920-ban a Budapest 62 és 72-es hivatalokat, majd 1930-tól a Budapest 4-es hivatalt szerelték fel olyan hengerekkel, illetve betétekkel, melyek a kézi kpb. bélyegzőkhöz hasonlóan a kpb. jelzést is tartalmazták. Azóta is csak ez a három hivatal használ ilyen hengereket, illetve betéteket. A bélyegző hengerek és betétek közül azokat, melyek hirdető-, vagy alkalmi hirdető szöveget tartalmaznak — (lásd egyező címek alatt) — itt nem foglalkozunk, csupán csak azokkal, melyek kizárólag kpb. jelzést bélyegeznek. A kopott hengerek és betétek helyett készített újak mindig kisebb-nagyobb véséseltérésekkel készülnek (Változatok!). Figyelemmel azonban arra a körülményre, hogy hosszirányban, a küldemények megcsúszási fokának megfelelően, hosszabban-rövidebben megnyúlnak, a változatok eltérései nem mérhetők. A megkülönböztetésre itt csak egy mód áll rendelkezésre. Ugyanis a szövegsorok, ha hosszabbodnak is, de egymáshoz viszonyítva nem csúszhatnak el. Tehát a változatok megkülönböztetésére az egyes sorok betűinek egymáshoz viszonyított helyzetét kell mindig figyelembe vennünk.

A Krag gépek hullám vonalas hengerfelületeire vésik két sorban a „KÉSZPÉNZZEL/BÉRMENTESÍTVE” szöveget. A henger keletbélyegzőrésze 1920-ban Kx típuscsoportbeli Kr9 rendszerű (881. ábra), 1922-től M típuscsoport-



881. ábra



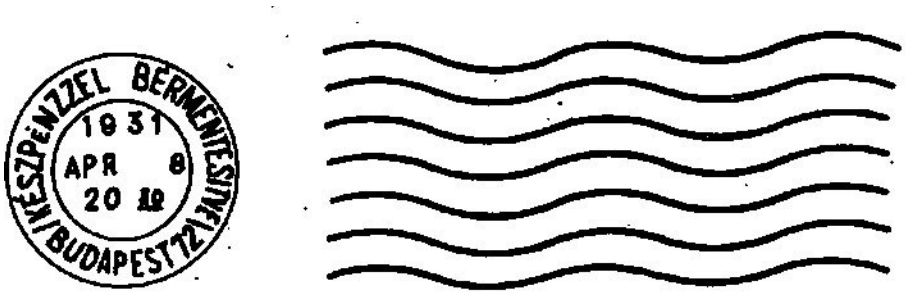
882. ábra

beli Kr8 rendszerű (882. ábra), 1928-tól N és O típuscsoportbeli (883. ábra), Kr8, illetve Kr6 rendszerű. Az utóbbi érdekessége az is, hogy a keletbélyegzőrész is kpb. jelzéssel készült. Oka, hogy ezeket a hengereket alkalmi hirdetőbélyegzőkhöz is használták mikor is a vízszintes szövegű kpb. jelzés helyett a hirdetőszöveg került s így nem lett volna kpb. jelzés.



883. ábra

Kétségkívül legérdekesebb és legszebb gépbélyegzéseink egyike az 1931-ben kipróbálásra használatba vett ismeretlen rendszerű bélyegzőgép. A háromsoros keltezés első sora a négyjegyű évszám, a második hó jelzés betűvel, napjelzés arab számmal, a harmadik pedig az óra és perc jelzés (884. ábra). Az osztott szöveg a szokásos kpb. jelzésből és zárójelbe tett hivatalnévből áll. A bélyegzőfelület többi részét 7 hullámvonal tölti ki.



884. ábra



885. ábra

A Standard és Universal gépek egyetemes jellegűek. Mint bélyegzőgépekkel már ott foglalkoztunk. Amikor kpb. küldeményeknél használták, a díszítményes résztől jobbra egy fejet helyeztek el a gépbe. A fej vésete 20x20 milliméter nagyságú négyzet, négysoros, „KÉSZPÉNZ-/ZEL/BÉR/MENTESÍTVE” szöveggel. (885. ábra). A szöveg 1948-tól magyar/francia nyelven

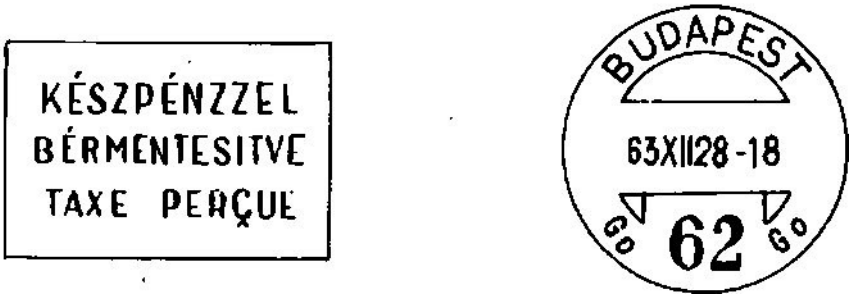
készül, ötsoros elrendezésben: „KÉSZ-/PÉNZZEL/BÉR-/MENTES1TVE/ TAXE PERQUE” (886, ábra).

A Krag rendszerű bélyegzőgépeket 1959-től új hengerekkel használják. A keletbélyegzőrész kétpántos alakfajtával készülő, a Px típuscsoportba tartozó Kr7 rendszerű. Kpb. küldemények bélyegzéséhez 34x22 milliméteres, fekvő téglalapalakú keretbe helyezett, „KÉSZPÉNZ-ZEL/BÉRMENTESÍTVE/ TAXE PERQUE” szövegű betétet helyeznek (887. ábra).

Használtak 14 bélyegzőgépet (1963 végéig) 36 kpb. hengerrel, illetve betéttel. Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 92 féle.



886. ábra



887. ábra

e) Bérmentesítőgépek

A bélyegzőgépeknél már megemlékeztünk a Standard és Universal egyetemes gépekről. Ezeknél a cserélhető fej segítségével gépbélyeg részt is lehetett a gépbe illeszteni és akkor mint bérmentesítőgépek voltak használhatók. A Standard gépet 1928-ban, az Universalt 1936-ban alkalmazzák kizárólag nagy budapesti hivataloknál. Ezek óránkénti teljesítménye 40 000 darab küldemény lebélyegzése. A Standard gépek rendszeresítése előtt több mint egy évvel engedélyezi a posta a magáncégek, vállalatok, majd közhivatalok részére a bérmentesítő gépek használatát. Előnyük, hogy a posta értékjelzéssel és bélyegzéssel ellátott küldeményeket vesz át, melyeknél közönséges levélposta küldemények esetében más dolga nincs, mint a kellő bérmentesítés ellenőrzése, a továbbítás és irányítás; ajánlott küldeményeknél ezen kívül még a rovatolás. A gép által bélyegzett gépbélyeg értékét a gép összegezi s az előírt időszakonként az elhasznált — tehát ténylegesen bélyegzett — összeget a használó a postának befizeti.

A Francotyp rendszerű német gépek használatát 1928. február 15-én engedélyezik, ezt követi a Midget (angol), majd a Hasler (svájci) és 1964-től

a Postalia (német) rendszerű gépek használatbavétele. A bérmentesítőgépek bélyegzése két, esetleg három részből áll. A keletbélyegzőrészből és az ettől jobbra levő gépbélyegből. A Prancotyp és Hasler gépek a bérmentesítés összegének megfelelő értéket bélyegzi a küldeményre, tehát ezek értékjelzés változtató gépek. A Midget gépben több értékjelzés változat állítható és a szükséges bérmentesítési összegnek megfelelően bélyegez egy vagy több különböző értékű teljes gépbélyeget a küldeményre. A beütött i gépbélyegek névértékösszege adja a szükséges bérmentesítési összeget.

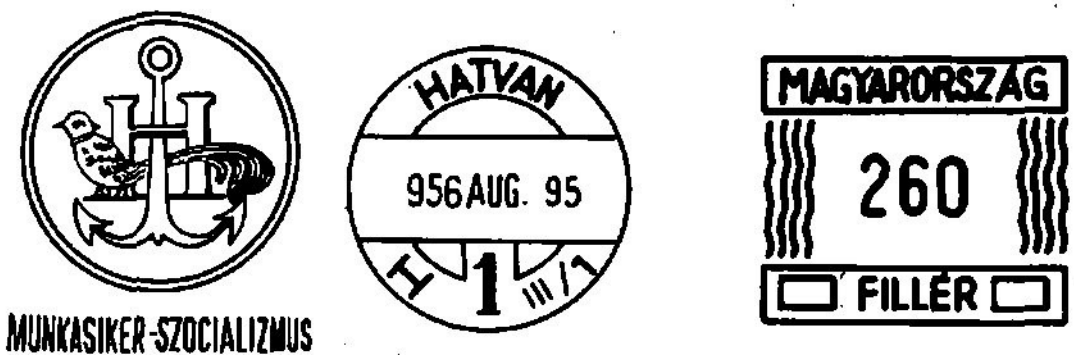
A keletbélyegzőrészbe mindig annak a postahivatalnak neve kerül, amelyikhez a gép ellenőrzésre és elszámolásra tartozik. A hivatalszámtól balra a gép jelbetűje, jobbra az engedélyezés sorrendjében következő gépszám kerül. A. jelbetű a Prancotyp gépeknél „Pr" (888. ábra), a Midget gépeknél „M",



888. ábra



889. ábra



890. ábra

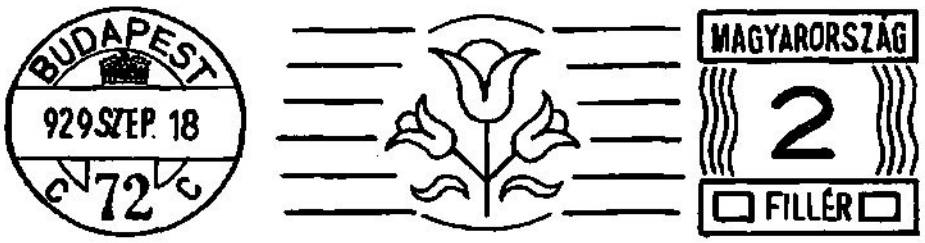
a Hasler gépeknél „H" (890. ábra) és a Postalia gépeknél „P" (891. ábra). A sorszámozási rendszert 1929 végén (az Pr. 41. gép engedélyezése után) a gyorsan szaporodó gépek miatt megváltoztatták. Az engedélyezett géptípusokra

a használati engedélyt az illetékes postaigazgatóságok adják ki. Ettől kezdve a gépszám római és arab számcsoportból áll, például „V/3” alakban. A soproni postaigazgatóság területén engedélyezett 3. gép. A római szám tehát a postaigazgatóságot jelenti.

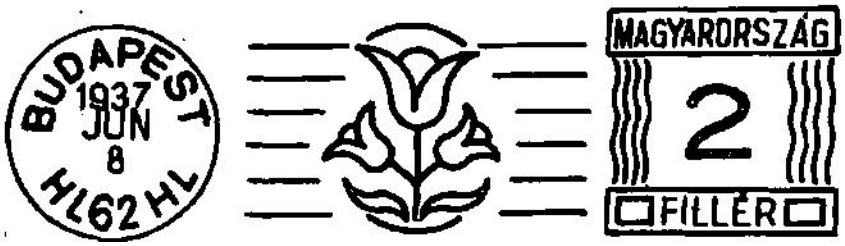
Az említett esetleges harmadik rész a bélyegzés szövegrésze. Ez a használó cég, vállalat nevét, címét és esetleg hirdető szöveget tartalmaz. A gép bérlője — természetesen minden egyes esetben — ezt a hirdető betétet a posta engedélyével változtathatja. Ennek lett azután egyenes és természetes következménye ezeknek a gépbélyeg változatoknak sokfélesége és számuk rohamos növekedése. Ezeknek, még csak sorszám és a használó engedélyezettek szerinti felsorolása is túlnő e mű keretein.



891. ábra



892. ábra



893. ábra

A postahivataloknál használt bérmentesítőgépek keletbélyegzőrésze abban tér el a vállalatok használta gépekétől, hogy ezeken nincs gép jel és gépszám, hanem ezek helyett a hk-bélyegzőkhöz hasonlóan egy nagybetűből (892. ábra), két nagybetűből (893. ábra) vagy egy nagy- és egy kisbetűből (985. ábra) álló ellenőrzőbetűt találunk, a hivatalszámtól kétoldalt elhelyezve. A Standard

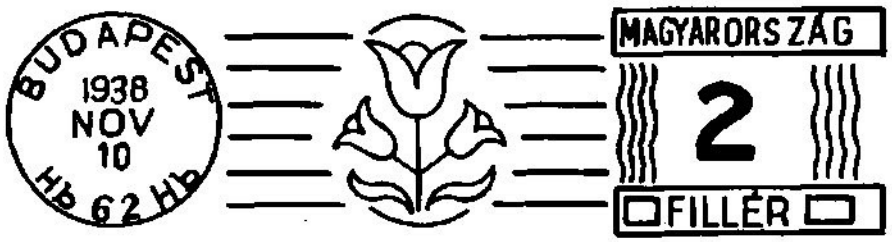
gépek bélyegzőrésze koronával készült, melyet 1947-ben lecsiszoltak. Az Universal gépek bélyegzőrészei kezdettől fogva koronanélküliek. A bélyegzések mellett sokszor látható kis számok a bélyegzett küldemények darabszámát jelzik. A számláló berendezés ugyanis sorszámot is nyom (888. és 892. ábra). A kopott fejeket és betéteket újakkal cserélik . A bélyegzéseknél ezek változatokat eredményeznek, melyeket a véséseltérésekből állapíthatunk meg.

A már említett két típusú bérmentesítő gépen kívül 1935-től ugyancsak két budapesti hivatalt (a 4-et és 5-öt) szerelnek fel Francotyp géppel.

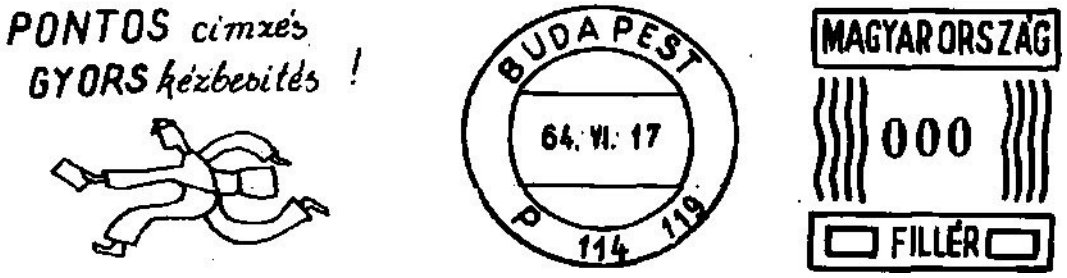
Az 1960-as évtől ismét szaporodnak a budapesti postahivatalok bérmentesítőgépei. Az elsőt a Budapest 62 postahivatal kapja az ajánlott levél felvételi munkahelyen. Ez bár gépbélyegen és keletbélyegzőn kívül a küldeményre sorszámmal ellátott ajánlási ragjegyhez hasonló rajzot is nyom, az előző gépekkel szemben semmi műszaki újítást nem tartalmaz. Elsőnek a budapesti postaigazgatóság területén használatba vett 129. Francotyp rendszerű bérmentesítőgépen a gépbélyeg és keletbélyegzőrész közötti mezőben — hová általában a hirdető szöveget szokás elhelyezni — a sorszámot bélyegző betétet ragjegy rajzra egészítették ki (889. ábra).



894. ábra



895. ábra



896. ábra

Több budapesti postahivatal 1963-ban veszi használatba — általában a levélfelvételnél — a német gyártmányú Postalia rendszerű bérmentesítőgépeket. A gépbélyeg rajza a szokásos. A többi postán használt géptől eltérően azonban a gépbélyegtől balra és mellé a keletbélyegzőrész kerül. Ennek alakfajtája nagyon eltér a bélyegzőink szokásos alakfajtáitól. Egygyűrűs kör^bélyegző harántpánttal (896. ábra). Rendszere Kr5, ami annál is inkább érdekes, mert a nagy hivataloknak azok a munkahelyei használják, amelyek postai könyvvel csoportos levélpostát vesznek fel közületektől. Köztük pedig szép számmal akad ajánlott és expressz küldemény is. Ezek bélyegzésére eddig ilyen hivataloknál nem volt szokásos órajelzés nélküli bélyegzők használata. A gyűrű felső részében a helynév, az alsóban középen a hivatalszám foglal helyet. A gépjel „P" és a gépszám „1/ ..." elhelyezése a szokásos. A keletbélyegzőtől balra a hirdetőbetét kerül, mely postai előírásokat, illetve azok betartására és annak előnyeire utaló szöveget s ezt illusztráló rajzot tartalmaz.

Ugyancsak ebben az évben helyezik üzembe a Budapest 114-es hivatalban az első levélfelvevő automatát. A gép a küldemény jobb felső sarkába 36x26 milliméteres fekvő téglalap alakú, bélyegfogazást utánzó keretvonalas hk-bélyegzést és értékjelzést üt (894. ábra). A bélyegző mezőt egy függőleges osztóvonal két részre tagolja. Szövegelrendezés: a bal mezőben „BUDAPEST/ keltezés/a 114 a", a jobb oldaliban „60/fillér". A keltezés rendszere Kr5. A bélyegzés színe fekete.

9. A váltófelülbélyegzés (vt)

A váltótörvény (1881. évi XXVI. t. c.) 1882. június 15-i hatállyal, a váltók felülbélyegzését Budapesten a postára ruházta. A magánváltók felülbélyegzésére a hivatkozott t. c. 4. § alapján meghatalmazott postahivatalokat a postavezérigazgatóság jelölte ki. A felülbélyegzés végrehajtására vonatkozó 15.594. sz. utasítást 1883-ban adták ki. (PRT. 1883. május 27-i 27. szám.). A meghatalmazott postahivatalokat a felülbélyegzéshez szükséges külön bélyegzőkkel a postakincstár látta el. Ezek alakja, nagysága és szövegelrendezése 1926-ig eltér a postahivatalok hk-bélyegzőitől. Ettől kezdve azokkal megegyezett volna. A feltételes módot azért használtuk, mert még ugyanebben az évben a váltófelülbélyegzési jogot az ország valamennyi postahivatalára kiterjesztették s annak eszközléséhez a hivatali hk-bélyegzők használatát írták elő. Így a vf. bélyegzők további gyártása feleslegessé vált.

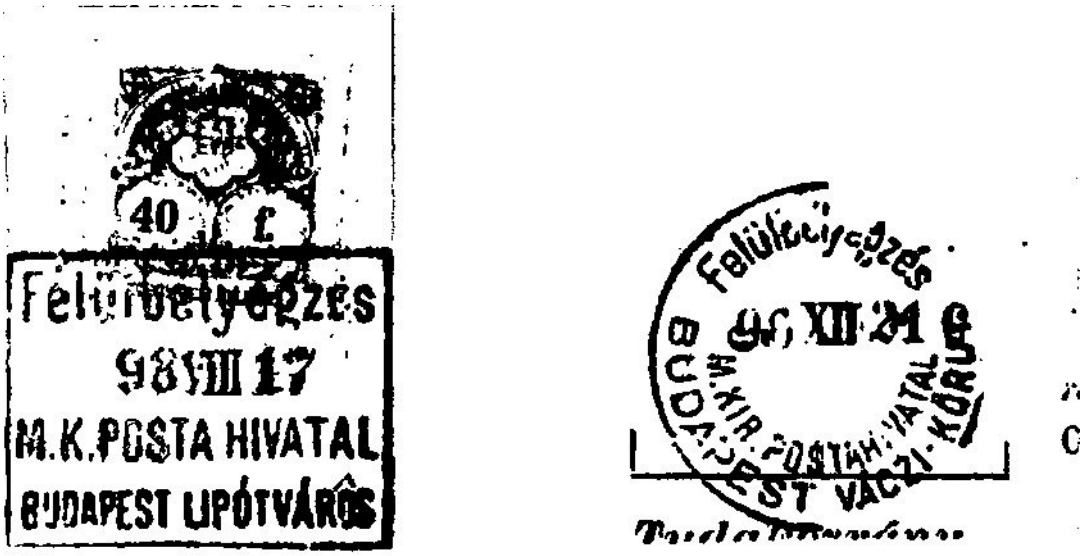
A vf. bélyegzők kezelését és használatát kizárólag a hivatal főnökére, illetve az általa kijelölt személyre bízták. A bélyegzőket más célra, mint a váltókra felragasztott illeték-, illetve a később kiadott váltóbélyegek lebélyegzésére, nem volt szabad felhasználni. Ezek bélyegzéseit, ha nem is gyakran, de nemegyszer mégis megtaláljuk postabélyeges belkezelési. nyomtatványokon; például tudakozvány okon (898. ábra).

1882-ben először 5 budapesti, majd 1883-tól fokozatosan több vidéki hivatalt ruháznak fel a vf. jogával, úgy, hogy ezt a szolgálatot 1900-tól 1926-ig 15 postahivatal látja el. Ezek tulajdonképpeni száma, ami az eltérő hivatalnevű bélyegzők számát emeli, jóval több. Ugyanis az 1890-es évek

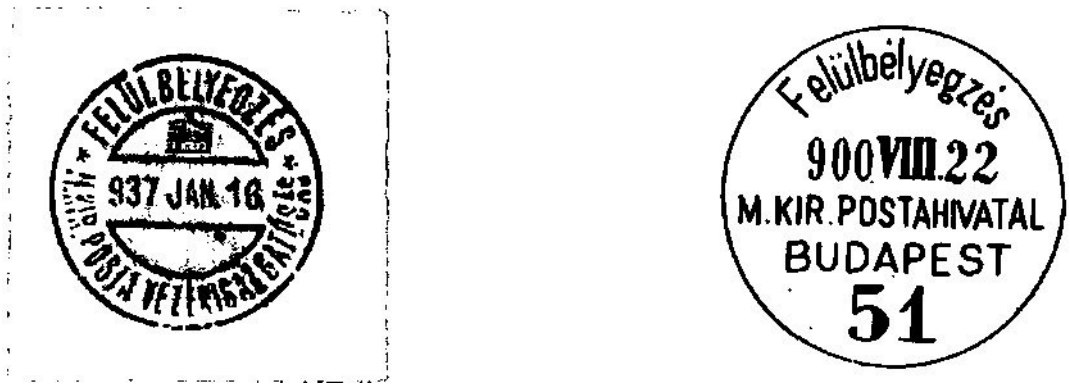
hivatalnév változásai — mint például Budapest-Terézváros 1892-ben Budapest-Király utcza-ra változott —, majd az 1898. és 1900-ban a budapesti, illetve vidéki hivatalok számozása a 15 megbízott hivatal névszerinti számát 27-re emelte. Ezek a változások természetesen mindig bélyegzőcserét vontak maguk után. Az első világháború előtt gyártott bélyegzők rendszere mindig B1, a hó jelzés római, az év- és napjelzés arab számokkal. Évszám kétjegyű. A századfordulón természetesen ezeket is háromjegyűre alakították át, tehát B1/2 és B1/3 rendszerűek lehetnek. Ezen túlmenően az összetett helynevek kötőjel kivésése még további változatokat eredményez. A szöveg betűtípusa mindig groteszk, a keltezés számtípusa antikva. Az első világháború után 1926-ban gyártott bélyegző a hk-bélyegzők L típuscsoportjával - természetesen szövegétől eltekintve — egyezik meg. Típuscsoportok:

Vf-BJ. Típuscsoport. 1882-1883. B1 rendszerű, 38x28 milliméter nagyságú fekvő téglalapalakú hk-bélyegzők (897. ábra). Négysoros „Vf.jelzés/ keltezés/M. K. POSTA HIVATAL/HIT AT ÁLNÉV" szövegelrendezéssel. A vf. jelzés egységesen „Felülbélyegzés".

Készült 8 darab bélyegző. Az első Budapest Főposta (1882. V. 20.), az utolsó Zay-Ugrócz (1883. VI. 1.). Ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 10 féle.



897 – 898. ábra



899–900. ábra

Vf—EJ. Típuscsoport. 1887-1899. B1 rendszerű, 33 milliméter átmérőjű egykörös hk-bélyegzők. Szövegelrendezés az egyszerű hivatalnevű bélyegzőknél a keltezés felett egy ívelt sorban „Vf. jelzés", alatta pedig két ívelt sorban „M. KIR. POSTAHIVATAL/HIVATALNÉV" (898. ábra). A számozott hivatalnevű bélyegzőknél a felső rész változatlan, az alsó rész változatlan szöveggel, de két vízszintes sorban és ez alatt nyert elhelyezést az antikva típusú, 6-7 milliméter magas hivatalszám (900. ábra). Vf. jelzés „Felülbélyegzés".

Készült 19 darab bélyegző. Az első Nagy-Várad-Újváros (1887. X. 5.), az utolsó Mező-Telegd 1 (1900.1. 2.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 32 féle.

Vf—L. Típuscsoport. 1926. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázott, félharántpántos körbélyegző. Osztott szöveg a gyűrűrészekben „VÁLTÓFELÜLBÉLYEGZÉS M. KIR. POSTAHÍV ATAL/HIVATALNÉV". Szöveghatároló jel pontpár.

Készült 1 darab bélyegző. Budapest 5 (1926. II. 5.).

Vf—O. Típuscsoport. 1937. Kr6 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli félpántos körbélyegző (899. ábra). Osztott szövegelrendezéssel „FELÜLBÉLYEGZÉS/M. KIR. POSTA VEZÉRIGAZGATÓSÁG". Minden valószínűség szerint a vezérigazgatósághoz benyújtott, okirati illeték alá eső beadványok lebélyegzésére készült, de mert szövege megegyezik a vf. bélyegzőkével s mert postabélyegen is előfordulhat, a bélyegzőt ebbe a csoportba soroltuk.

Készült 1 darab bélyegző (1937. I. 5.).

A vf-sel megbízott hivatalok részére összesen 29 darab bélyegző készült. Az ismert bélyegzések száma összesen 44 féle.

B) A BELKEZELÉS ÉS A BELKEZELÉSI BÉLYEGZŐK

A kezelési ágazatok általános ismertetésénél már meghatároztuk a belkezelés fogalmát. Az eddig még nem tárgyalt kezelési ágazatok közül ide soroltuk a pályaudvari levélszekrényekből eredő küldemények kezelését (Pusz), bizonyos fenntartások mellett — melyekre a részletes ismertetésénél térünk ki

— a levélszekrényből eredő küldemények kezelését (Lsz), s bár szorosan véve nem kezelési ágazat, de bélyegzőinek besorolása miatt itt láttuk célszerűnek tárgyalni a címnyomozó szolgálatot (Cny) és végül — bár két egész más természetű feladatkör, de aránylag kis terjedelmükre való tekintettel összevonva

— a rádió hírszolgálatot, valamint a rádió előfizető és díjbeszedő szolgálatát (Rá). Ez utóbbit természetesen csak olyan mértékben, amennyire azt az ennek során használt hk-bélyegzők megkövetelik.

1. A pályaudvari levélszekrényekből eredő küldemények kezelése és bélyegzői (pusz) (1880-tól)

A nagyobb forgalmú vasútállomásokon és pályaudvarokon, ahol nem működik postahivatal (vagy 1902-től postaügynökség, illetve 1951-től fiókposta) levélgyűjtő szekrényeket helyeznek el. Ezekbe bérmentesített levélposta küldemények — levelek, levelezőlapok, nyomtatványok — adhatók fel

E levélszekrényeket mindenkor az a községi, városi postahivatal üríti, melynek működési területén a szóban forgó vasútállomás fekszik. Az ürítést mindig akkor és az a postaalkalmazott végzi, aki az indításra kerülő zárlatot tartalmazó postazsákot a mozgópostára való feladásra az állomásra kihozza.

E küldemények kezelési módja szempontjából három, bár élesen nem elhatárolható időszakot különböztetünk meg.

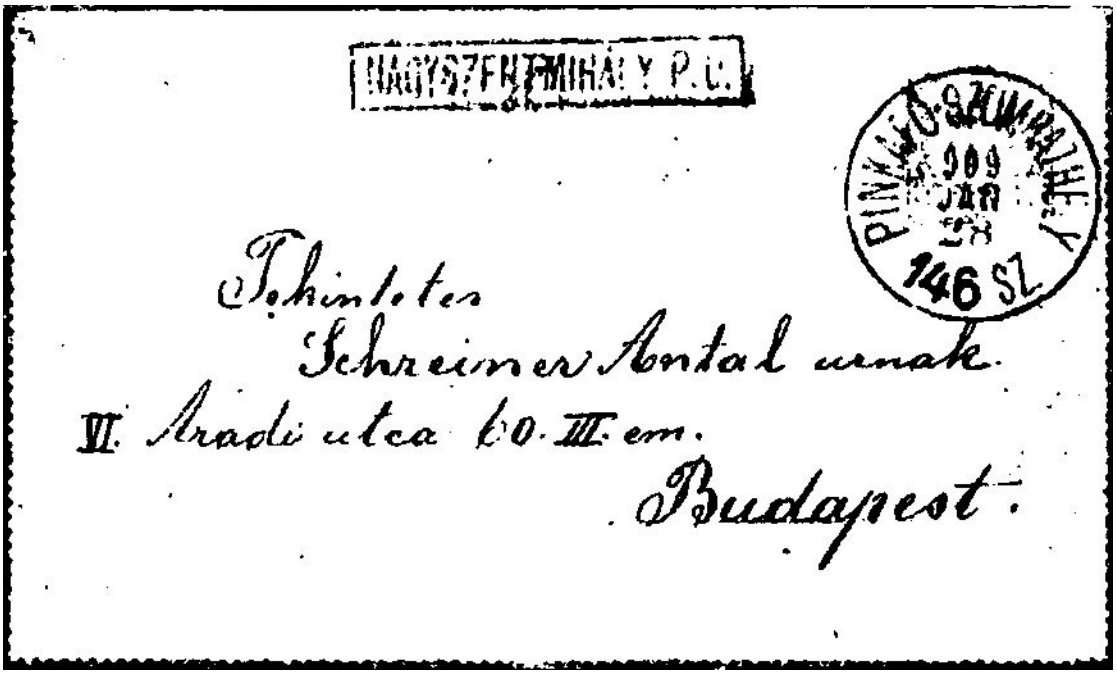
Az első időszak a pályaudvari levélszekrények felállításával, 1868-cal kezdődik, ami körülbelül megegyezik a magyar mozgóposta járatok megindulásával és az 1880-as évekig tart. Ebben az időben a levélszekrényből kiszedett levélküldeményeket a postazsákkal együtt adták át a mozgópostának. Az átvett küldeményeket a mozgóposta saját bélyegzőjével lebélyegezte, majd elvégezte az irányítást úgy, hogy például a szomszédos helységbe szóló küldeményeket az odaérkező zárlattal együtt már le is adta az ottani zárlatátvevőnek. Ennek a kezelési módnak jogi-, gazdasági- és egyéb hátránya az a körülmény, hogy a küldeményről nem volt megállapítható a feladás helye. A mozgóposta bélyegzők ugyanis csak a kezdő és végállomás nevét tartalmazzák. Minden valószínűség szerint ez a körülmény késztette a postát arra, hogy az 1880-as évek elején e küldemények lebélyegzésére külön bélyegzőket rendszeresítsen.

Az első pusz. bélyegzők alakra és elrendezésre ugyanúgy néztek ki, mint az akkori postahivatalok fejbélyegzői. Téglalap alakú egykeretvonalas h-bélyegzők voltak. Azt a körülményt, hogy az ezekkel lebélyegzett küldeményeket pályaudvari levélszekrényekben adták fel úgy tűntették fel a bélyegzőkön, hogy az ürítést végző hivatal neve után „P. UDV.”, majd „P. U.”, ritkán „PÁLYAUDVAR” jelzést alkalmaztak. Tehát végeredményben ugyanolyanok voltak, mint a pályaudvari postahivatalok ügyiratokon használt fejbélyegzői.

Ebben a második időszakban, mely az 1880-as évek elején kezdődött és 1937. március végéig tartott, a kezelés többletmunkával járt. Az ürítést végző alkalmazott a levélpostai küldeményeket az említett bélyegzővel a bélyeg mellett lebélyegezte és kötegelve adta át a mozgópostának. A mozgóposta kezelési eljárása változatlan maradt. A bélyegeket továbbra is ő bélyegezte lé és végezte az irányítást. Az előírásoknak megfelelő, szabályszerűen kezelt küldeményt a 901. ábrán mutatunk be. Már az időszak elején is előfordult, hogy egyes postaalkalmazottak eltértek az előírástól és a pusz. h-bélyegzőt a bélyegre ütötték. A mozgóposta kezelő ilyenkor a küldeményeket már nem bélyegezte le. Ez a kezdetben ritka eljárás a mozgóposta-forgalom erős növekedése és az I. világháború alatt a nem szakképzett személyzet számának növekedése következtében mind általánosabb szokássá vált. Oly annyira, hogy az időszak két utolsó évtizedében már alig találunk szabályosan kezelt küldeményt! Valószínű, hogy ez a körülmény késztetett egyes ürítő hivatalokat arra, hogy a pusz. h-bélyegző mellé még külön keletbélyegzőt is alkalmazott (908. ábra). Ez a kezelési eljárás döbbenetesen megegyezik a 19. század első évtizedeiben használt módszerrel.

A második időszakban még két jellegzetes szabálytalansággal is találkozunk. Mindkettőnél az eljárás jóhiszeműsége kétségbevonhatatlan. Alkalmazásukra nyilván úgy került sor, hogy egy újonnan felszerelt pályaudvari levélszekrény használatbavételekor az ürítő hivatal még nem kapta meg a pusz. h-bélyegzőjét. Ilyenkor, mivel e hivatalok előtt a szokásos kezelési eljárás ismert volt, a bélyegző megérkezéséig saját hivatali fejbélyegzőjét (913. ábra)

vagy a feladó vevények kezelésénél alkalmazott s csak a helynevet tartalmazó sorbélyegzőjét (910. ábra) alkalmazta. Ugyanezzel az eljárással találkozunk a pusz. h-bélyegzők elvesztése, de még gyakoribb tönkremenése esetében, az új bélyegzők megérkezéséig terjedő időben. Ebben az időszakban tűnik fel különben az első B1 rendszerű hk-bélyegző is (914. ábra). Lehetséges, hogy kísérleti darab volt, vagy eredetileg más célra szolgált, de eddig sem megrendelésére, sem gyártási idejére, használatbavételére nem sikerült adatot találnunk.



901. ábra

A két postaszerv kezeléséből adódó és az előzőekben taglalt rendellenességekre tettek pontot 1937. áprilisában, amikor a pusz. hk-bélyegzőket rendszeresítették. Ezzel kezdetét vette a harmadik időszak, mely még napjainkban is tart. Az ürítő alkalmazott a hk-bélyegzővel a küldemények bélyegeit értékteleníti. A mozgópostának azokat kötegelve adja át, melynek csupán az irányítást kell elvégeznie.

A pusz. hk-bélyegzők a postaügynökségek egyező korabeli bélyegzőihez hasonló, kerekített sarkú, 1950-től kerekítés nélküli fekvő téglalap alakúak. A magyar nyelvűek három, a magyar-rutén nyelvűek ötsorosak. A hivatalnév ívelten, majd 1945-től mind gyakrabban, 1948 végétől kizárólag egyenes sorban nyer elhelyezést.

Meg kell jegyeznünk, hogy azokon a vasútállomásokon, ahol pályaudvari postahivatal (ügynökség, fiókposta) működik a levélszekrényeket a zárlatok készítése előtt a pályaudvari postaszerv üríti és rendes hk-bélyegzővel bélyegzi le a küldeményeket, melyeket a felvett többi küldeménnyel együtt zsákolva továbbít a mozgópostának. *Tehát pusz h- és hk-bélyegzőt csak olyan vasútállomáson használtak, ahol postahely nincs*. Ezzel az elvvel azonban a posta 1948-ban szakítani látszott. Ekkor készült el az első olyan bélyegző, mely pálya-

udvarokon működő postahivatal kezelésébe került. Ennek érdekessége, hogy a szövegben a PU. jelzés kétszer fordul elő. A hivatalnévben - hol a működési helyet jelöli — és a kezelési jelzésben, ahol a levélszekrény pályaudvari helyére utal. Marcali pu. bélyegzőjéről (48. III. 30.) van szó (925. ábra). Ügy látszik azonban, ez mégsem lett végleges rendszerváltoztatás, mert bár napjainkban 58 pályaudvari postahely működik, ilyen pusz bélyegző mindössze 2 darab készült. Még egy jelenségre kell kitérnünk. Készült néhány olyan bélyegző, ahol a pusz. jelzést megosztották. A „PU." rövidítés a helynév után került, ahol viszont így csak a „LEVÉLSZEKRÉNYBŐL" rész maradt. Ezek a bélyegzők tehát látszatra úgy néznek ki, mintha pályaudvarokon működő postahivatalnak a levélszekrényből eredő küldemények kezelésére gyártott bélyegzői lennének (926. ábra), holott ezek csupán tévesen vésett pusz. bélyegzők. Ez is egyike azoknak az eseteknek, amikor a bélyegző, illetve bélyegzés hovátartozását kizárólag a működési adatok segítségével dönthetjük el.

A bélyegzések színe általában fekete. A háborús időkben ritkán előfordul ibolya, rózsaibolya és kivételesen zöld szín is. Típuscsoportok:

Pusz-hB. Típuscsoport. 1880-1937. Egykeretvonalas, fekvő téglalapalakú, 9-12 milliméter magas és a helynévtől függően 35-60 milliméter között változó hosszúságú h-bélyegzők. Kezelési jelzés a gyártási időszak elején „P. UDV." (902. ábra), ritkán „PÁLYAUDVAR" (903. ábra). A további időszakban, egészen annak végéig „P. U." (904. ábra). A horvátországi hivataloknál „P. U. KLD." (905. ábra), ritkán „P. U. KLDV." (906. ábra). A horvátországi névváltoztatások időszakában kétnyelvű, magyar-horvát vagy horvát-magyar helynévvel (907. ábra). Gyártási adatok az 1912 -1922 közötti időszaktól eltekintve ismeretlenek.

Az ismert bélyegzések száma 233 darab.





902—903. ábra





904—905. ábra





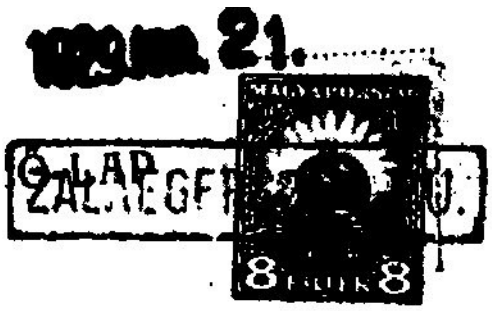
906—907. ábra

Pusz-hC. Típuscsoport. Gyártási idő és adatok ismeretlenek. Egykeretvonalas, 18-22x20-30 milliméter között változó nagyságú fekvő ellipszis alakú h-bélyegzők. Keltezési jelzés „P. U.". Néha vonalkákból és pontokból álló díszítést alkalmaznak. Az egysorosok vízszintes szöveggel (909. ábra), a kétsorosok ívelt szövegelrendezéssel készültek.

Az ismert bélyegzők száma 3 darab.

Pusz-bélyegző helyett használt hA bélyegzők. Gyártási idő és adatok ismeretlenek. A bélyegzők nagy része groteszk (910. ábra), kis része antikva (911. ábra) típusú betűkkel vésett. Kezelési jelzés nincs.

Az ismert bélyegzések száma 17 féle.



908. ábra



909—911. ábra



912. ábra

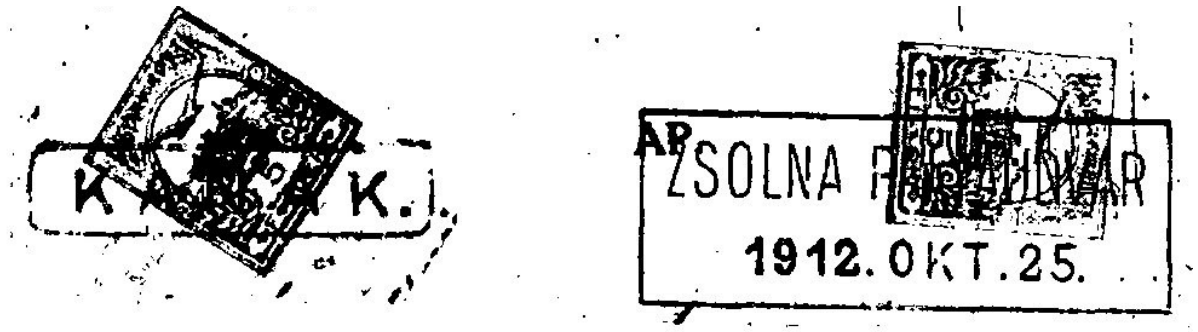
Pusz-bélyegző helyett használt hB bélyegzők. (Hivatali fejbélyegzők). A bélyegzők szövege rendszerint groteszk (913. ábra), ritkán antikva típusú (912. ábra) betűkkel vésett. Kezelési jelzés nincs.

Ismert bélyegzések száma 7 féle.

Pusz-BJ. Típuscsoport. B1 rendszerű, 55x20 milliméter nagyságú, egykeretvonalas, fekvő téglalapalakú hk-bélyegző (914. ábra). Háromrészes keltezés négyjegyű évszámmal.

Készült 1 darab bélyegző.

Pusz-BO. Típuscsoport. 1937-1938. Kr6 rendszerű, kerekített sarkú, fekvő téglalapalakú hk-bélyegzők. A szövegelrendezés és kezelési jelzés alapján két alcsoportját különböztetjük meg.



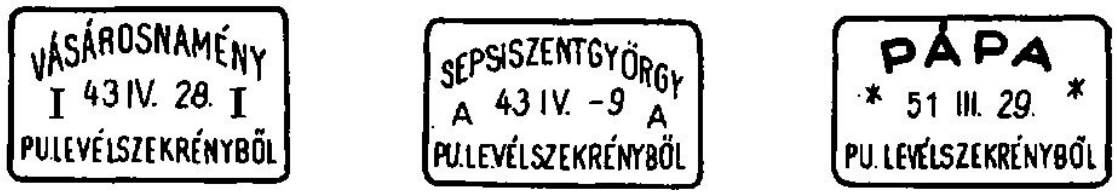
913–914. ábra



915–917. ábra



918–920. ábra



921–923. ábra

Pusz-BO. I. Alcsoport. 1937. Szövegelrendezés „Hivatalnév/Pusz. jelzés/ keltezés” (915. ábra). Pusz jelzés „P. TJ. SZEKRÉNYBŐL”. Hivatalnév ívelten vésett. Méret 28,5x16 milliméter. Számozott hivatalnévre való névváltoztatásnál a bélyegzőt átvésik.

Készült 141 darab bélyegző. Az első Kunszentmiklós (1937. IV. 10.), az utolsó Kistelek (1937. XII. 15.). Az ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 142 féle.

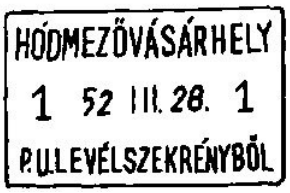
Pusz-BO. II. Alcsoport. 1937-1938. Szövegelrendezés „Hivatalnév/keltezés/Pusz. jelzés” (916. ábra). Pusz. jelzés „P. ü. LEVÉLSZEKRÉNYBŐL”. Különben megegyezik az I. alcsoporttal. Méret 29x17,5 milliméter.

Készült 11 darab bélyegző. Az első Pécsvárad (1937. XII. 15.), az utolsó Zalaegerszeg (1938. II. 10.). Változatok nincsenek.

Pusz—BÉ. Típuscsoport. 1938-tól. Kr5 rendszerű, különben a BO. I. alcsoporttal megegyező elrendezésű hk-bélyegzők (917. ábra). A hivatalnevet 1945-től mind gyakrabban, majd 1948. november 3-tól kizárólag vízszintesen vésik (918. ábra). Méret 29x18 milliméter. A kárpátaljai hivatalok részére készültek öt sorban elhelyezett magyar/rutén szövegűek (919. ábra) Kárpátalja közigazgatási átszervezésével az érintett hivatalok bélyegzőiből a rutén nyelvű szöveget kivésték (920, ábra). Méret 29x20 milliméter. Az elveszett bélyegzők pótlására gyártottak megkülönböztető jelzése a keltezés két oldalán „I” (921., ábra), „A” (922. ábra) szám, illetve betűpár, továbbá hatágú tömör (923. ábra)vagy ötágú üres csillagpár (924. ábra). A típuscsoportnak kétségkívül két legérdekesebb bélyegzője Lábatlan postahivatalé, amelyiken a postahely hivataljellegét — minden szokástól eltérően — a helynév után vésett „PH” jelzéssel tüntették fel és Hódmezővásárhely 1 postahivatalé, ahol a hivatalszámot a keltezés két oldalára vésték (927. ábra).



924—926. ábra



927. ábra

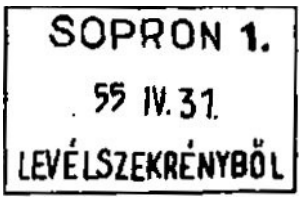
Készült 302 darab bélyegző (1963 végéig). Az első Szerencs (1938. III. 19.). Az első kárpátaljai Szolyva/Szvályává (1939. X. 16.), az utolsó Perecseny/Perecsiny (1944. VIII. 19.). Az ismert bélyegzések száma a színesekkel és változatokkal együtt 308 féle.

Pusz. kezelési bélyegzőt összesen 715 darabot gyártottak, illetve ennyit ismerünk. A változatokkal együtt 722 féle bélyegzésükről tudunk.

2. Levélszekrényből eredő küldemények kezelése (lsz)

A levélkezelési jelzőbélyegzőknél már említettük a „levélszekrény útján adatott fel” szövegű jelzőbélyegzőket, melyeket a levélszekrényből kikerülő ajánlott leveleken alkalmaztak. A levélszekrénybe különben rendszeresítésük

óta csak közönséges levélküldeményeket lehetett feladni. Az onnan ürített levélpostát ugyanúgy kezelték, mintha azt a postahivatalban adták volna fel. A közönség kényelmére 1913-ban engedélyezik az ajánlott leveleknek levélszekrény útján való feladását is úgy, hogy a feladóvevényt a postahivataltól utólag (30 napon belül) a feladó megkaphassa. E célra különleges levélborítékot is bocsátottak forgalomba azért, hogy az anyag feldolgozásánál az ajánlott levelek külsejükkel is elüssenek a közönséges küldeményektől. Ez a feladási mód — eltekintve a különleges borítéktól — még ma is érvényben van. A kétszeri bélyegzés elkerülését — hk-bélyegzés a bélyegekre, jelzőbélyegzés a küldemény címoldalára — célozhatta azt az 1955. évi intézkedést, amellyel e célra külön hk-bélyegzőket rendszeresítenek. A bélyegzők alakra és rendszerre meg-



928. ábra

egyeznek a pályaudvari levélszekrényből eredő küldemények kezeléséhez használt hk-bélyegzőkkel (Pusz.), csak a kezelési jelzésből elmarad a „P. U.” rövidítés. Így ezek szövege „Helynév/LEVÉLSZEKRÉNYBŐL” (929. ábra). Két vidéki hivatal részére el is készültek ezek a bélyegzők, de gyártásuk abbamaradt. Valószínű azonban, hogy ezek alkalmazását és így további készítésüket még sem ejtették el, illetve szüntették be. Az eddigiek egy típuscsoportba tartoznak.

Lsz—BII. Típuscsoport. 1955-től. Kr5 rendszerű hk-bélyegzők. Készült 2 darab bélyegző. Az első Sopron 1. (1955. IV. 31.).

3. A címnyomozó szolgálat és bélyegzői (cny)

A tévesen vagy hiányosan címzett küldemények, esetleg a címzésnél sérült csomagok kézbesítésénél eleinte különösebb gond nem merült fel. Ha ilyenek egyáltalában akadtak, a helyi ismeretséggel rendelkező postamesterek vagy kézbesítők a legtöbb esetben felkutatták a címzettet. Ha ez még sem járt sikerrel, a küldeményt, az egyéb okok miatt kézbesíthetetlen küldeményekhez hasonlóan visszaküldték a felvevőhivatalnak, mely azt a feladónak visszakézbesítette. A postaforgalom növekedése természetesen szaporította a hiányos, téves címzésű, sőt a cím nélküli küldemények számát. Nem egyszer előfordult az is, hogy az egyéb okból — haláleset, ismeretlen helyre költözés stb. — nem kézbesíthető küldeményen nem szerepelt a feladó címe és így a visszakézbesítés akadályba ütközött. Továbbá állandóan nőtt a külföldről érkező hiányos címzésű postaküldemények mennyisége is. Ennek a növekvő számú nem kézbesíthető küldeménynek címzettjének vagy feladójának kiderítésére és így a kézbesítés biztosítására szervezték a 19. század végén Budapesten a Nyomozó-

hivatalt. Ettől függetlenül azonban minden kézbesítő szolgálatot teljesítő hivatalnál megszervezték a címnyomozó szolgálatot. A Budapest 4 hivatalnál pedig címnyomozó osztályt állítottak fel. A Nyomozópostahivatalt 1923-ban beolvasztották a Budapest 70 hivatalba, mint annak címnyomozó osztályát.

A Nyomozópostahivatal hk-bélyegzői megegyeznek a többi postahivatal korabeli bélyegzőivel. Ezek bélyegzéseit azonban a Budapest 4 hivatal „C"-vel kezdődő betűpárokkal jelölt bélyegzőivel együtt a cny. bélyegzők csoportjába osztjuk. A budapesti kézbesítő hivatalokat, valamint a Budapest 741-es irányító hivatalt, illetve ezek cny. osztályait külön cny. bélyegzőkkel látják el, melyet egészen a második világháború végéig használtak is. Típuscsoportok:

Cny-Elődbélyegzők. 189?-1900. A Nyomozóhivatal részére ellenőrzőbetű nélküli és ellenőrzőbetűs Hy típuscsoportbeli Kr8n továbbá ugyanilyen elrendezésű Ky típuscsoportbeli Kr9 rendszerű (929. ábra), a Budapest 4 hivatal részére pedig az utóbbihoz hasonló „C. a.", „C. b." stb. jelzésű (930. ábra) hk-bélyegzők készültek.



929. ábra







930–932. ábra

Készült 7 darab bélyegző. A lehetséges bélyegzések száma 9 féle.

Cny-BN. Típuscsoport. 1937. Kr8 rendszerű, felül vágottsarkú, fekvő téglalapalakú hk-bélyegzők (931. ábra). Szöveg a keltezés felett két ívelt sorban „HIT AT ÁLNÉV/CÍMNYOMOZÓ. Méret 25x20 milliméter. A Budapest 741 hivatalnál a cny. osztály minden egyes munkahelye egy, csupán ellenőrzőszámot tartalmazó, 10x10 milliméter nagyságú számbélyegzőt is kapott, melyet a feldolgozás után a hk-bélyegzőre, mint bélyegzőrátétet alkalmazva a küldeményre ütött (932. ábra). Az eddig ismert legmagasabb bélyegző rátétszám a „21". Bár még minden számot nem ismerünk, feltételezhető, hogy valamennyi használatban állott.

Készült 7 darab bélyegző (1937. IX. 18.). Az előfordulható bélyegzések száma, a bélyegzőrátétek feltételezett teljességével 27 féle.

4. A rádiószolgálat és hk-bélyegzői

Az első világháború elején 1914 októberében Budapesten (Csepelen) áhították fel az első magyar rádióállomást, melynek segítségével Bulgáriával, Törökországgal, majd később Spanyol- és Svédországgal vették fel a háborús események miatt megszakadt távirati összeköttetést. A másodikat Temesvárott telepítették 1916 elején, de ez inkább a működő hadsereg céljait szolgálta. Mindkét rádióállomáson rádió távírda hivatalt rendeztek be, mely a főnöki bélyegzők szövegéből teljes egészében kitűnik (933. ábra). A hivatali fejbélyegzők (934. ábra), valamint a hk-bélyegzők (935. ábra) szövege csak a „Rádió”-ra utal.

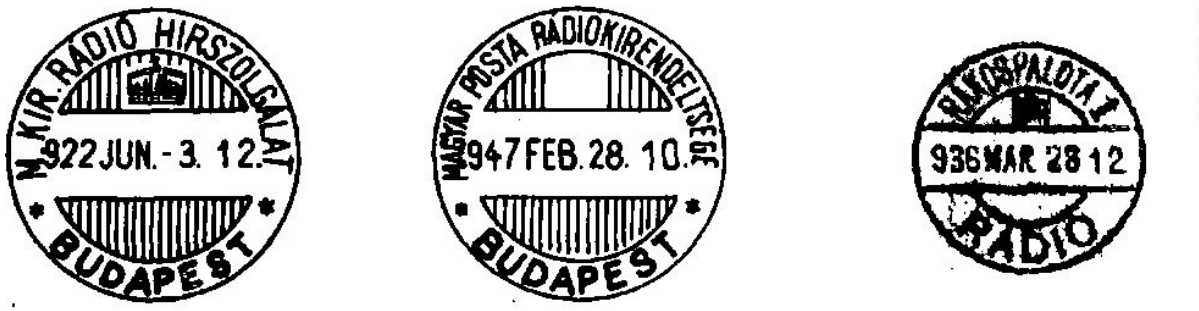
A háború után a rádiószolgálatot erősen fejlesztették. A budapesti rádió távírdahivatal nevét ennek során „Rádió Hírszolgálat”-ra változtatják.

A műsorszóró rádió létrehozásával a postára új feladat hárult, a rádióelőfizetők nyilvántartása és a rádió előfizetési díjak beszedése. Ennek során szervezik a „Rádió díj nyilvántartó hivatalt” 8 a kincstári postahivatalokban a „Rádió kirendeltségek”-et. Majd a nagyobb hivatalokban a rádióval kapcsolatos összes ügyek intézésére rádió osztályokat állítanak fel. Ezek részére „Rádió” jelzésű hk-bélyegzőket gyártottak és gyártatnak ma is. Itt említjük meg, hogy a közeljövőben annak megvalósítását tervezik, hogy a rádió ügyekkel foglalkozó postahivataloknak az érintett munkahelye a hivatal „R” ellenőrzőbetűs bélyegzőjét fogja használni s amelyiknek ilyen nincsen, függetlenül a hk-bélyegzőinek számától, majd ilyennel szerelik fel. Ez azonban még csak terv. A mindentele és röviden vázolt rádió szolgálat részére készített hk-bélyegzők típuscsoportjai:

Rá—E. Típuscsoport. 1914-1916. Kr9 rendszerű hk-bélyegzők, osztott szövegelrendezéssel, „HELYNÉV/RÁDIÓ” (935. ábra).



933—935. ábra



936—938. ábra

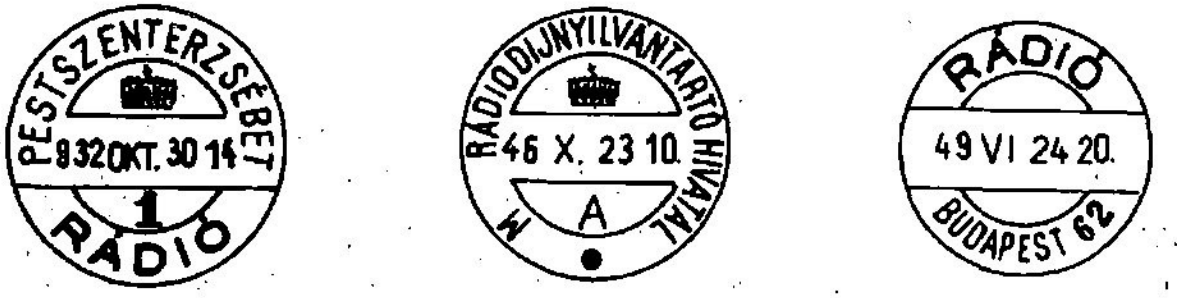
Készült 2 darab bélyegző. Az első Budapest (1914. X. 19.), a másik Temesvár (191G. II. 2.). v

Rá-M. Típuscsoport. 1922-1924. Kr8 rendszerű, koronás vonalkázott hk-bélyegzők, „Rá. jelzés/Helynév” szöveggel. Rá. jelzés „M. KIR. POSTA RÁDIÓ HÍRSZOLGÁLAT” (936. ábra), illetve „RÁDIÓKIRENDELTSÉGE”. Az 1947. évi koronakivéséssel egyidejűleg az „M. KIR.” helyett „MAGYAR” szövegrészt vésték (937. ábra).

Készült 3 darab bélyegző. Az első Rádió Hírszolgálat (1922. VI. 9.). A többi gyártási adata ismeretlen. Ismert bélyegzések száma a változatokkal együtt 5 féle.

Rá-N. Típuscsoport. 1928-1937. Kr8 rendszerű, koronás, vonalkázás nélküli hk-bélyegzők, általában az I. (938. ábra), ritkán a III. alakfajtával (939. ábra). Szövegelrendezés: „HIVATALNÉV/RÁDIÓ”. A hivatalszám az alsó körszeletben, de gyakori a helynév után is. Méretlépcső 22-28 milliméter.

Készült 10 darab bélyegző. Az első Újpest 1 (1928. XII. 14.), utolsó Miskolc 1 (1937. XI. 25.). Az ismert bélyegzések száma a kivésettekkel együtt 15 féle.



939—941. ábra



942. ábra

Rá-Py. Típuscsoport. 1939. Kr7 rendszerű, hk-bélyegzők, „M. KIR. RÁDIÓ DÍJNYILVÁNTARTÓ HIVATAL/HELYNÉV”. Méret 27 milliméter. Alakfajta II. A háború után 1946-ban a „KIR.” rövidítést és a helynevet (940. ábra), majd 1947-ben a koronát is kivésték.

Készült 2 darab bélyegző. Kassa és Kassa A (1939. VIII. 8.). Ismert bélyegzések száma a kivésettekkel együtt 6 féle.

Rá—Px. Típuscsoport. 1946-tól. A korona elhagyásától eltekintve általában megegyezik a Py típuscsoporttal. Előfordul azonban a szöveg fordított sorrendje, „RÁDIÓ/HIVATÁLNÉV” (941. ábra). Készült egy egész különleges alakfajta, csonka harántpánttal, az alsó osztóvonal alatt azonban hiányzik a belső kör és így a teljes alsó körszelet is. A gyűrű felső részében „MAGYAR

POSTA KÖZIGAZGATÁSI RÁDIÓHÍRSZOLGÁLATA” szöveg, az alsó körszelet helyén vízszintes sorban helynév. Méretlépcső 24-27 milliméter.

Készült 5 darab bélyegző (1963 végéig). Az első Budapest Rádióhírszolgálat (1946. VII. 6.).

A rádió szolgálat használatára összesen 22 darab bélyegző készült, melyek bélyegzéseinek száma 33 féle.

Bélyegzőink hatalmas tömegének egy darabja van, melyet sehová sem tudtunk beilleszteni, s melyről néhány szóval befejezésül meg kell emlékeznünk.

A nagy járványok (pestis, kolera) idejében az összes útvonalakon, azok behurcolásának megelőzésére vesztegzár (carantin) állomásokat létesítettek. A feltartóztatott személyeket bizonyos ideig itt tartották s mind őket, mind személyes tárgyaikat „fertőtlenítő” eljárásnak vetették alá. A fertőtlenítés azonban nemcsak az utasok poggyászára, hanem a postaküldeményekre is kiterjedt. Ezekből az időszakokból erednek a több helyen átlyuggatott levelek. Ezt azért csinálták, hogy a „füstölés” a levél belső részét is átjárja. A fertőtlenített levelekre a carantin állomás vezetője (komisszárius) rendszerint kék színű s a küldemény veszélytelenségére utaló szövegű bélyegzést alkalmazott. A legnagyobb carantin táborok egyike Péterváradon működött. Az 1795-1796-os nagy pestisjárvány idején Pétervárad postahivatala a fertőtlenített küldeményeket „NETTÓ” szövegű hk-bélyegzővel (942. ábra) bélyegezte le. A nettó tisztát, ebben az esetben azt jelentette, hogy a küldemény fertőtlenített, tehát tovább irányítható.

TARTALOM

KOSSA ISTVÁN: ELŐSZÓ 3

NÉVI PÁL: A MAGYAR BÉLYEGGYÜJTÉS TÖRTÉNETE 5

VAJDA ENDRE: A POSTA TÖRTÉNETE MAGYARORSZÁGON 123

MAKKAI LÁSZLÓ: A POSTAI KÜLDEMÉNY ÉS KEZELÉSI JEGYEI 217

1. A kézírásos technika korszaka (1752-ig) 221
2. A kézi bélyegzés hőskora (1752−1817) 222
3. A kézi bélyegzés aranykora (1817−1850) 229
4. A postabélyeg hőskora (1850−1867) 237
5. A postabélyeg aranykora (1867−1920) 250
6. A bélyeg és a gépi bélyegzés versenyfutása (1920-tól) 261

MAKKAI LÁSZLÓ - VISNYA SÁNDOR: A POSTABÉLYEG 265

I. Fejezet

A POSTAI KÜLDEMÉNYEK BÉRMENTESÍTÉSE (M. L.) . 267

1. Bérmentesítés készpénzben (1850-ig) 267
2. Bérmentesítés bélyeggel és készpénzben (1850−1903) 274
3. A bélyeg egyeduralma a bérmentesítésben (1903−1920) 288
4. A bérmentesítő bélyegzés terjedése (1920-tól) 295

II. Fejezet

A POSTABÉLYEGEK NYOMDAI ELŐÁLLÍTÁSA 302

1. A nyomógépek (V. S.) 302
2. A nyomási eljárások 306
   - A. A magasnyomás 305
     - a) Nyomódúcok előállítása: stereotypia, elektrotypia (M. L.) 305
     - b) Nyomólemez, típus, altípus (M. L.) 306
     - c) Dombornyomás, puha és kemény nyomás (M. L.−V. S.) 310
     - d) Nyomáshibák (V. S.) 313
   - B. Mélynyomó eljárások 322
     - a) Réznyomás (V. S.) 322
     - b) Raszteres mélynyomás (V. S.) 323
     - c) A mélynyomás jellegzetes nyomáshibái 325
   - C. Síknyomó eljárások 331
     - a) Kőnyomás (V. S.) 331
     - b) Offsetnyomás (V. S.) 333
3. A bélyegek színezése (V. S.) 333
4. A bélyegivel nagysága (V. S.) 338
5. ívszéli nyomatok (M. L.−V. S.) 340

III. Fejezet

A BÉLYEGEK PAPÍROK, VÍZJELEK 353

1. A papírok 353
   - A. Kézipapír (M. L.) 353

B. Géppapír (V. S.) 354
a) Papírgépek, gépi papírgyártás 355
b) Papírminőségek, formaváltozások 358
2. A vízjel 360
A. A vízjelek osztályozása (V. S.) 360
B) Bélyegívvízjelek (M. L.) 362
C) Teljes vízjelek (M. L.) 363
D) Bélyegvízjelek (V. S.) 365
E) Számvízjelek (V. S.) 374
F) Gyári vízjelek (V. S.) 375

IV Fejezet

A BÉLYEGÍVEK FOGAZÁSA ÉS ENYVEZÉSE (V. S.) .377
1. A bélyegek szétválasztásának módjai
2. A fogazógépek működése, fogsűrűség .378”
A) A keretfogazás 383
B) A vonalfogazás 385
C) A fésűsfogazás 389
3. A bélyegek enyvezése 395

KOSTYÁN ÁKOS: A POSTABÉLYEGZŐ 403

I. Fejezet

A POSTABÉLYEGZŐK KIALAKULÁSA, FEJLŐDÉSE ÉS RENDSZERTANA 405
1. A rendszertan keletkezése és alapelvei 405
2. A postabélyegzők meghatározása és osztályozása 410
3. A bélyegző részei 413
A) A bélyegző rajzrésze 414
a) A keretvonal, osztóvonalak és alakfőfajták 414
b) A bélyegző díszítése és a szöveghatárolójelek 416
B) A bélyegző szövegrésze 417
a) A hivatalnév 417
b) A földrajzi helymeghatározás 418
c) Az ellenőrzőbetű 419
d) A napszak- és az órajelzés 420
e) A megkülönböztető jelzés 421
4. A keltezés és a hk-bélyegzők rendszere 422
a) Betétrendszerű (B) hk-bélyegzők 423
b) Kerékrendszerű (Kr) hk-bélyegzők 425
5. A bélyegzők nyelve és a bélyegzések színe 427
6. Rendszerképző elemek 428

II. Fejezet

A POSTAHIVATALOK BÉLYEGZŐI 431
1. A postahivatalok állandó jellegű h- és hk-bélyegzői 434
a) Helybélyegzők (h) 434
b) Hely és keletbélyegzők (hk) 439
c) Bélyegzőgépek és gépbélyegzések 475
2. A postahivatalok ideiglenes jellegű h- és hk-bélyegzői 477
a) Pótbélyegzők 477
b) Kisegítőbélyegzők 482
c) Alkalmi bélyegzők 488
d) Alkalmi hirdetőbélyegzők 494
e) Hirdetőbélyegzők 497
f) Különleges bélyegzők. 498
3. A postahivatalok ügykezelési bélyegzői 500
a) A főnöki- vagy iratbélyegzők 500
b) A hivatali fejbélyegzők. 502
c) A hivatali pecsétnyomók 503

III. Fejezet

ÁLLANDÓ JELLEGŰ HELYHEZ KÖTÖTT EGYÉB POSTAHELYEK H- ÉS HK-BÉLYEGZÓI 505
1. A postagyűjtőhelyek h-és hk-bélyegzői: 605
2. A fiókposták hk-bélyegzői 509
3. Levélfelvételre feljogosított vasúti távírdahivatalok és a levélfelvevő vasútállomások h- és hk-bélyegzői 515
4. A postaügynökségek hk-bélyegzői 518
5. A levélfelvevőhelyek hk-bélyegzői 524
6. A postakezelőhelyek hk-bélyegzői 525
7. A központi postaszervek hk-bélyegzői 628

IV. Fejezet

AZ ÁLLANDÓ JELLEGŰ ÉS KÜLÖNLEGES RENDELTETÉSŰ HELYVÁLTOZTATÓ POSTASZERVEK ÉS BÉLYEGZŐIK 531
1. A mozgóposták és bélyegzőik 532
a) A mozgó- és kalauzposták állandó jellegű h- és hk-bélyegzői 535
b) A mozgóposták pótbélyegzői 547
c) A mozgóposták kisegítőbélyegzői 550
2. A zárlatszállító egyéb menetek és bélyegzőik 552
a) A jegyzékelőmenetek állandó jellegű h- és hk-bélyegzői 553
b) A jegyzékelőmenetek kisegítő- és pótbélyegzői 659
c) A postamenetek, a csomagszállítómenetek és a közvetítőmenetek h- és hk-bélyegzői 662
3. A mozgóposta-főnökségek bélyegzői 663
4. A tengeri- és hajóposták h- és hk-bélyegzői 665
5. Az autóposta és az autómozgóposta hk-bélyegzői 568
6. A tábori- és hadtápposták bélyegzői 569

V. Fejezet

A POSTAKÜLDEMÉNYEK KEZELÉSE ÉS A POSTAHELYEK KEZELÉSI BÉLYEGZŐI 579
A) A szakkezelések és bélyegzőik 681
1. Az ajánlott levél és az ajánlási bélyegzők 682
2. A kocsiposta és bélyegzői 590
3. A levélposta és bélyegzői 596
4. A hírlapkezelés és bélyegzői 604
5. A pénzküldemények kezelése és bélyegzői 609
6. A táviratkezelés és bélyegzői 622
7. A légiposta-küldemények kezelése és bélyegzői 626
8. A készpénzzel bérmentesített küldemények kezelése és bélyegzői 629
9. A váltófelülbélyegzés 643
B) A belkezelés és a belkezelési bélyegzők 645
1. A pályaudvari levélszekrényekből eredő küldemények kezelése és bélyegzői 645
2. A levélszekrényekből eredő küldemények kezelése 652
3. A címnyomozó-szolgálat és bélyegzői 652
4. A rádiószolgálat és hk bélyegzői 663